HEFT 4 4. FEBRUAR 2016 DEUTSCHLAND 3,90 €

auto motor und sport

im Test: günstige Kompakt-SUV

Schon gefahren
Jaguar F-Pace
Tesla Model X

Vorstellung
Porsche Boxster
Opel GT

Der neue Audi A6

Eine neue Ära? Wie der nächste A6 Fünfer und E-Klasse schlagen soll

Österreich 4,50 €; Schweiz 7 sfr; Benelux 4,60 €; Dänemark 45,– DKR; Finnland 5,90 €; Griechenland 5,80 €; Kanaren 5,40 €; Frankreich, Italien, Portugal (Cont.), Spanien, Slowenien 5,20 €; Tschechien 170 CZK; Slowakei 5,90 €; Ungarn 1650 HUF

Erster Fahrbericht
VW Tiguan

Die 50 meistverkauften Autos im Check

Wahnsinn! Rabatte auf Rekordniveau

Seite 14

Geteilte Freude.

Ist drei
Freude.

BEST CARS 2016
auto motor sport

Best Cars 2016: der Audi A1, Audi A4 und Audi Q7.

Danke für drei erste Plätze beim Best Cars Award in den Kategorien Kleinwagen, Mittelklasse und Große SUV/Geländewagen in der Gesamtbewertung.

ifache

Audi
Vorsprung durch Technik

Das VW-Image nach dem Abgas-Skandal

Chefredakteur Jens Katemann über die Ergebnisse von „Best Cars“ und die Image-Werte.

Zum 40. Mal haben Sie, liebe Leser, Ihre Favoriten in elf Fahrzeugklassen gewählt. Einige Modelle können ihre Spitzenplätze verteidigen, wie der Opel Adam bei den Minis oder der Porsche 911 bei Sportwagen und Cabrios. Es gibt aber auch neue Sieger. Das komplette Ergebnis und die Impressionen von der Preisverleihung finden Sie ab Seite 148.

In diesem Jahr besonders spannend: die parallel zur Wahl durchgeführte Image-Befragung, denn sie fand nahezu zeitgleich mit dem Bekanntwerden des VW-Abgas-Skandals statt. Wir fragten die Teilnehmer der Leserwahl, wie sie das Image von Automarken bewerten. Dabei baten wir sie, dreizehn unterschiedliche Kriterien von „gute Verarbeitung“ über „fortschrittliche Technik“ bis zu „Ich mag die Marke“ zuzuordnen.

Hat der Abgas-Skandal von VW große Auswirkungen auf das Image der Marke? Die Antwort: Zumindest kurzfristig ist das der Fall. Und zwar gilt dies sowohl für alle Teilnehmer wie auch für die spezielle Gruppe der VW-Fahrer (siehe Grafik). Beide bewerteten nahezu alle Image-Kriterien der Marke deutlich schlechter als bei der Erhebung 2015.

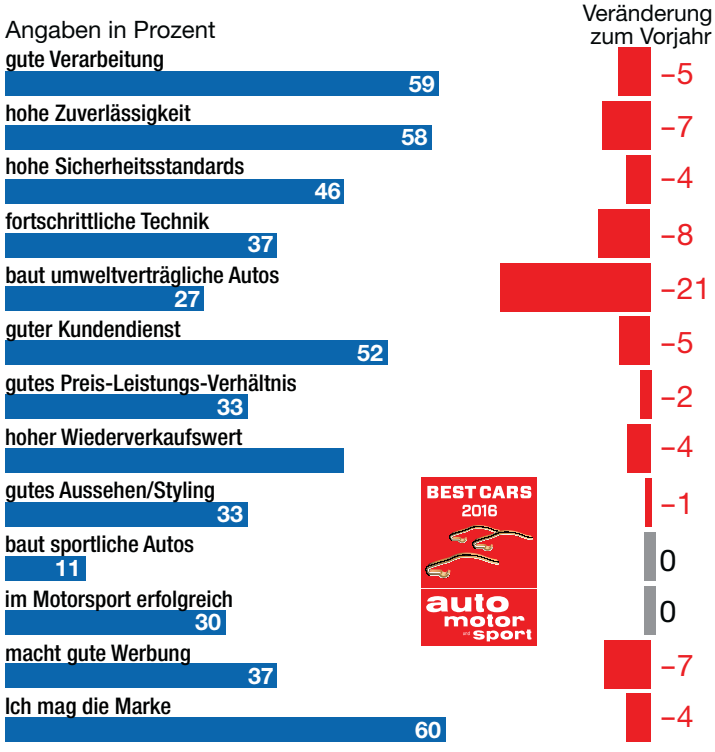
Für mich durchaus überraschend: Auf das Wahlverhalten bei „Best Cars“ hat dies keinen großen Einfluss gehabt. Mit Golf und Multivan stellt VW 2016 erneut zwei Gesamtsieger. Offenbar unterscheiden die Teilnehmer zwischen der Qualität der Produkte und dem aktuellen Image der Marke.

Nutznießer der VW-Schwäche sind mehrere Volumenmarken. So bewerten zum Beispiel die Ford-, Toyota- und vor allem Opel-Fahrer ihre Marken signifikant besser als im Vorjahr. Opel verbessert sich bei „fortschrittliche Technik“, „guter Kundendienst“ und „hohe Zuverlässigkeit“ sogar zweistellig und wird von seinen Fahrern nun in sieben von dreizehn Kriterien besser bewertet als VW von den VW-Fahrern.

Übrigens: Bei den anderen VW-Konzernmarken sind kaum Auswirkungen durch den Abgas-Skandal zu sehen, obwohl auch deren Modelle betroffen sind. Eine ausführliche Analyse der Marken-Images finden Sie im nächsten Heft (5/2016, ab 18. Februar am Kiosk). ■

Bleibt die Frage: Wird der Abgas-Skandal dem VW-Image auch langfristig schaden? Oder sieht die Autowelt in einem Jahr wieder anders aus? Was meinen Sie? Schreiben Sie mir: **jkatemann@motorpresse.de**

VW-Fahrer: kritischer Blick auf die Marke



„Best Cars“-Image-Befragung 2016, Erhebungszeitraum: Oktober 2015 bis 4. Januar 2016; Quelle: Motor Presse Stuttgart

AUTOREN UND IHRE STORYS

Marcus Peters fuhr bereits den neuen VW Tiguan, S. 42

Heinrich Lingner bändigte 900 PS im Brabus Rocket, S. 82

Birgit Priemer über die besten Umweltautos, S. 114

Inhalt
NR. 4/2016

48

Oberklasse mit Sechszylinder-Dieselmotor im Vergleichstest
Als S 350 d und 730d sollen die großen Limousinen von Mercedes und BMW höchsten Komfort und souveränen Antrieb mit niedrigen Verbrauchswerten verbinden. Mit Erfolg?

NEUHEITEN

Porsche 718 Boxster Renovierter Zweisitzer mit Vierzylinder-Turbomotoren. Vorstellung 18

Opel GT Concept Sportwagen mit Frontmotor. Vorstellung .. 26

Audi A6 Mit vielen Innovationen tritt die nächste Generation gegen BMW Fünfer und Mercedes E-Klasse an. Report 32

TESTS & FAHRBERICHTE

VW Tiguan Gewachsene Neuauflage des erfolgreichen Kompakt-SUV im ersten Fahrbericht 42

BMW 730d, Mercedes S 350 d Oberklasse-Limousinen mit wirtschaftlichen Dieselmotoren. Vergleichstest 48

BMW 225xe Active Tourer Neue Variante des Vans mit Plug-in-Hybrid und Allradantrieb. Fahrbericht 54

Lexus RX 450h Großer SUV mit Hybridantrieb. Test 55

Smart Fortwo Cabrio Microcar mit Faltdach. Fahrbericht 56

Jaguar F-Pace Crossover mit Allradantrieb. Fahrbericht 58

Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mitsubishi Outlander, Subaru Forester Kompakte SUV mit Dieselmotor und Allradantrieb im Vergleichstest 68

Brabus Rocket 900 Luxuslimousine auf Basis des Mercedes-Maybach S 600 mit 900 PS. Impression 82

BMW 330i Die aktuelle Limousine mit Vierzylinder-Turbo im Vergleich zum Vorgänger mit Sechszylinder-Saugmotor 156

Porsche 911 GT3 Drei Generationen des sportlichsten Elfers samt den jeweiligen RS-Versionen im Vergleich 160

TECHNIK

Porsche Die Details des neuen Vierzylinder-Boxermotors 22

GEBRAUCHTWAGEN

Mini Kaufberatung 88

Audi Q7 Kaufberatung 89

SERVICE

Zubehör Neues für Autofans 100

Veranstaltungen auto motor und sport-Events 130

148

Leserwahl Best Cars 2016
Bei der Preisverleihung im Stuttgarter Congresscenter wurden Ihre Favoriten aus 264 Kandidaten in elf Klassen prämiert

134

Audi im Werkstättentest
Wir haben sieben Audi-Modelle zur Inspektion gebracht und neben der Arbeitsleistung auch den Service unter die Lupe genommen

Werkstättentest Teil 4: Audi **134**

Das kauft Deutschland BMW Einser **146**

EXTRA MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Elektroautos Die vier großen Herausforderungen **106**

Fakten und Zahlen Wissenswertes über E-Mobilität **112**

Eco-Autos Welche E-Autos und Plug-in-Hybride gibt es? **114**

Preise Was kosten gebrauchte Elektroautos? **118**

Rallye Mit einem E-Auto auf den Spuren der i-Mobility **120**

Zukunftsroman Kapitel 6: Der Morgen danach **124**

Tesla Model X SUV mit Elektroantrieb im Fahrbericht **126**

REPORTAGE

Eis-Speedway Der unmögliche Vergleich:
Opel Kadett GT/E gegen 500er-Bike auf der Eisbahn **140**

LESERWAHL

Best Cars 2016 Die Gewinner in elf Klassen,
Bericht von der Preisverleihung **148**

140

Rallyeday on Ice
Beim Ice-Speedway in Sachsen fordert ein Opel Kadett GT/E mit Spikes den amtierenden Meister auf seinem 500er-Bike heraus

SPORT

Formel 1 Fünf Rennwagen, die Geschichte schrieben **168**

Rallye Monte Carlo Saisonauftakt in den Seealpen **172**

RUBRIKEN

Editorial **5**

Das besondere Bild **10**

Nachrichten **12**

Wer fährt was? Nelson Piquet **40**

70 Jahre auto motor und sport: Teil 2 mit Kennerfrage **66**

Interview Winfried Hermann **78**

Leserbriefe **132**

Impressum **133**

Vorschau **178**

Rückblick **180**

AUTOS IM HEFT

32 **Audi A6**
89 **Audi Q7**
146 **BMW Einser**
54 **BMW 225xe Active Tourer**
156 **BMW 330i**
48 **BMW 730d**
82 **Brabus Rocket 900**
68 **Ford Kuga 2.0 TDCi**
68 **Hyundai Tucson 2.0 CRDi**
58 **Jaguar F-Pace**
16 **Land Rover Discovery**
55 **Lexus RX 450h**
48 **Mercedes S 350 d**
88 **Mini**
68 **Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D**
12 **Opel Mokka**
26 **Opel GT Concept**
140 **Opel Kadett GT/E**
18 **Porsche 718 Boxster**
160 **Porsche 911 GT3**
12 **Renault Mégane Grandtour**
56 **Smart Fortwo Cabrio**
68 **Subaru Forester 2.0D**
▶ 126 **Tesla Model X**
42 **VW Tiguan**

Der neue BMW 7er
www.bmw.de/7er
Freude am Fahren
BEST CARS
2016
auto
motor
und
sport

DER ANSPRUCH VON MORGEN.

DER NEUE BMW 7er GEWINNT DEN BEST CARS AWARD 2016. DRIVING LUXURY.

Gewinner Best Cars 2016 in der Gesamtwertung der Kategorie „Luxusklasse“ (auto motor und sport, Ausgabe 04/2016).
Abbildung zeigt Sonderausstattungen.

Baldwins neuer Stunt

Hallensportler

Die Drift-Videos von Ken Block sind ja ganz nett, doch B. J. Balwin stößt mit seinen Stuntfilmen in eine neue Dimension des Action-Spektakels vor. Der 36-jährige Amerikaner, zweifacher Sieger beim Wüstenrennen Baja 1000, knechtet seinen 800 PS starken Trophy-Truck so erbarmungslos, dass den Zuschauern die Spucke wegbleibt. Höhepunkt in seinem neuen Sieben-Minuten-Video ist der 60 Meter weite Sprung in der Sporthalle von Tacoma/Washington.

Mathematik lügt nicht
Die Ingenieure sagten B. J., dass der 2,5 Tonnen schwere Truck mit exakt 104 km/h abheben muss

Foto: Larry Chen

BJ Baldwin's Recoil 3: Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen

60 Meter Luftfahrt
Zwei Sekunden dauerte der Sprung im Tacoma Dome. B. J. lakonisch: „Kam mir länger vor"

Der richtige Speed
„Ich bin zu schnell und überschlage mich bei der Landung", schoss es B. J. durch den Kopf

Computerretuschen: Christian Schulte

Neuheiten

Renault Mégane Grandtour wächst weiter

Im vergangenen Jahr feierte die vierte Mégane-Generation auf der IAA ihr Debüt und wuchs mit einer Länge von 4,36 Metern noch einmal um sechs Zentimeter gegenüber dem Vorgängermodell. Ähnliches steht auch bei der Kombi-Variante Grandtour an, die im Spätsommer nachgereicht werden soll. Wie schon beim Vorgänger soll beim neuen Grandtour auch der Radstand gegenüber der aktuellen Limousine (2,67 Meter) um ein paar Zentimeter zulegen und den Kombi so auf eine Gesamtlänge von stattlichen 4,60 Metern bringen. Dass der Kofferraum des Grandtour (bisher 524 bis 1595 Liter) dabei mitwächst, ist aber zu bezweifeln, denn schon die 2015er Limousine verlor durch die geringere Höhe rund 20 Liter Gepäckraumvolumen. Dafür dürften sich die Passagiere auf der hinteren Sitzreihe wie gewohnt über mehr Beinfreiheit gegenüber der Limousine freuen. Abgesehen davon wird sich der Innenraum stark an dem des kleinen Viertürers orientieren, der je nach Ausstattungsvariante vom USB-Radio mit 4,2-Zoll-Display bis zu beheizten Sitzen mit Massagefunktion jede Menge Extras bereithält. Ähnlich sieht es auch auf der Antriebsseite aus. Wie bei der Limousine werden für den Grandtour vier Benziner und fünf Selbstzünder erwartet. Erstere holen je nach Ausbaustufe zwischen 100 und 132 PS aus dem 1,2-Liter-Hubraum, der 1,6-Liter-Motor des Mégane GT kommt auf 205 PS. Die 1,5-Liter-Diesel leisten zwischen 90 und 110 PS, der stärkere 1,6-Liter-Selbstzünder schickt 130 PS an die Vorderräder. Geschaltet wird übrigens in der Regel in sechs Gängen, nur die beiden stärksten Verbrenner sind auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zu haben.

Neuheiten

Mokka: Facelift ab Herbst

Mit europaweit über 500 000 Bestellungen seit dem Marktstart 2012 hat sich der Mokka zu einem Verkaufsschlager entwickelt. In renovierter Form präsentiert Opel den kleinen SUV als Mokka X im März auf dem Genfer Auto-Salon. Neben kleinen Retuschen am Blechkleid gibt es vor allem ein technisches Update. So hält innen die aktuellste Infotainment-Generation von Opel Einzug, dazu gibt es den 152 PS starken 1,4-Liter-Turbobenziner aus dem Astra und weitere Assistenzsysteme. Marktstart ist im Herbst.

Mail an …

Alexander Dobrindt

Über das Stillschweigen des Bundesverkehrsministers zu den Messergebnissen des Kraftfahrt-Bundesamts im VW-Abgas-Skandal.

Sehr geehrter Herr Dobrindt,
Politiker wie Sie haben es nicht einfach – begrenzte Budgets, zahllose Baustellen, komplexe Themenfelder. Irgendwas ist immer. Wieso aber haben wir noch immer nichts zu Ihren Messergebnissen im Abgas-Skandal gehört? Über 50 Fahrzeuge wollte das KBA im Herbst für Sie unter die Lupe nehmen – bislang offenbar ohne Ergebnis. Stattdessen melden sich die amerikanischen und französischen Behörden mit neuen Vorwürfen, während Sie ablenken und auf schönere Themen verweisen. Zum Beispiel, dass Deutschland mit seiner kleinen autonomen Teststrecke auf der A 9 zum Vorreiter für die Zukunftstechnik werden soll. Wie wäre es, Sie würden erst einmal einen Schritt nach dem anderen tun? Da fällt mir ein: Wie steht es eigentlich um Ihre Pkw-Maut?

Mit freundlichen Grüßen
Luca Leicht (lleicht@motorpresse.de)

Tops und Flops

Vor 130 Jahren meldete Carl Benz sein Patent für den Motorwagen, das erste Auto, an
Carl of the year

1 Chefin des Umweltbundesamts jammert, sie wolle geleasten Dienst-Audi A6 TDI nicht mehr
Leaschen Müller

Porsche 911 gewinnt in 40 Best-Cars-Wahlen seit 1976 ganze 39-mal bei den Sportwagen
Tugend porscht

2 Am 29. Januar endete nach fast 68 Jahren die Produktion des Land Rover Defender
We shall Rovercome

Toyota behauptet sich auch 2015 als größter Automobilhersteller der Welt
Ehrlich jährt am längsten

3 Ford zieht sich in Japan und Indonesien komplett aus dem Markt zurück
Aus-donesien

Mit 3850 Exemplaren war Kia Soul EV 2015 hier das am häufigsten zugelassene E-Auto
Watt mutt, dat mutt

4 Autoproduktion in Russland ist 2015 um 27,7 Prozent auf 1,2 Millionen Autos gesunken
In die Russlinie geraten

Mit Jaguar Land Rover ist wieder britischer Hersteller größter Autobauer Großbritanniens
Greatest Britain

5 Studie: Elf Prozent aller Eltern gurten ihre Kinder auf Kurzstrecken nicht an
Nichts geschnallt

Preise für einen Liter Diesel fallen zeitweise auf unter 90 Cent
Liter ohne Furcht und Tadel

6 Wegen Daimlers Mytaxi-App rufen Taxifahrer Kollegen zu Kaufboykott für Mercedes-Taxis auf
Den großen Tax' markieren

Ab 2017: Neuauflage des DeLorean DMC-12, Kult-Sportwagen aus „Back to the Future"
Zu Glück in die Zukunft

7 Grüne und Linke fordern generelles 80-km/h-Tempolimit auf Landstraßen
Begrenzter Horizont

Lada bietet mit Kalina Cross und Niva 4x4 Urban nun auch Lifestyle-Modelle an
Niva er so wertvoll wie heute

8 Dodge plant Limousine Dart einzustellen, um Produktionskapazitäten für Pickups zu haben
Und dart nicht mehr gesehen

Endlich beginnt der VW-Rückruf in Deutschland mit dem Pritschenwagen Amarok
Pritsch over troubled water

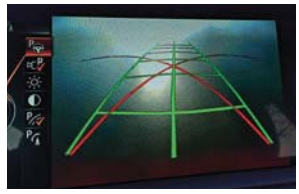
9 Apple verliert seinen Projektchef für das Apple-E-Auto, ganzes Projekt wackelt
Pods Blitz!

Ab 2017 will Tesla mit eigener Produktionsstätte in China Ergebnis verbessern
E-King-Rente

10 Wirtschafts- und Verkehrsminister Gabriel und Dobrindt streiten um Kaufprämie für E-Autos
Ja wo raufen sie denn?

3 Dinge, die uns bewegen

1.



Sehen Sie? Nein, Sie sehen natürlich nichts. Weil die Linse verdreckt ist. Und weil wir nun mal in einer zuweilen recht niederschlagsreichen Klimazone leben, sind Rückfahrkameras Quatsch. Teurer Quatsch. Also lieber das Rangieren per Spiegel üben. So emanzipiert man sich ein wenig von der Technik – ein gutes Gefühl.
Jens Dralle

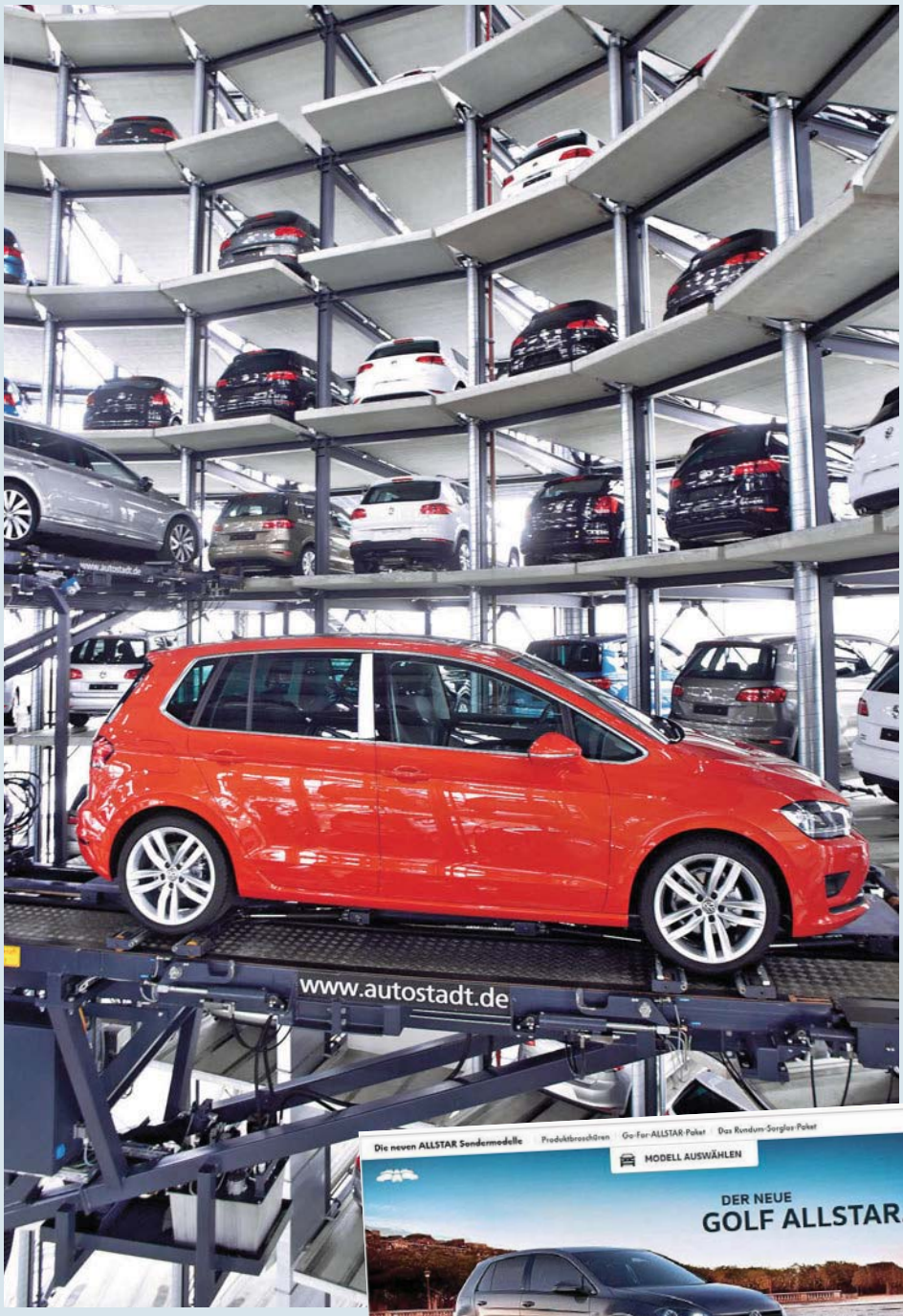
2.

Kürzlich entdeckte ich in meiner leicht chaotischen Modellautosammlung einen Neuzugang: Porsche 924 von Majorette, marathon metallic, guter Zustand. Keine Ahnung, wie der in die Vitrine kommt. Solange sich der rechtmäßige Besitzer nicht meldet, parkt er bei mir, zwischen einem Ferrari 308 GTB und einem DeLorean.
Heinrich Lingner

3.

Als der Winter über Deutschland hereinbricht, beobachte ich eine Expertendiskussion zwischen Art Director Michael Heinz (links) und Service-Chef Henning Busse. Es geht darum, welcher Eiskratzer am besten ist: der mit integriertem Handschuh oder der mit Teleskopstange. Ich empfehle einen Tiefgaragen-Stellplatz.
Jens Katemann

Volkswagen heizt die Rabattschlacht an



Nicht nur bei den Barzahler-Rabatten zog VW das Tempo an, auch bei den Service-Angeboten gibt es jetzt mehr. Bis zu 39 Prozent beträgt derzeit der Preisvorteil beim Rundum-sorglos-Paket

Ende letzten Jahres sah es noch so aus, als müsse VW nicht mit besonderen Rabattaktionen auf die Auswirkungen des Abgas-Skandals reagieren. Der Konzern gewährte seinen Kunden keine größeren Preisnachlässe als in den Jahren zuvor. Das hat sich nun geändert. Die Verunsicherung sitze tief bei den Kunden, und das bekomme das Unternehmen jetzt immer mehr zu spüren, berichten Marktexperten. Wie eine neue Auswertung von auto motor und sport belegt, gibt das Unternehmen seine Zurückhaltung vor allem für die Kernmarke auf und startet eine regelrechte Rabattoffensive.

Im Dezember 2015, zum Jahresendspurt, als die Nachlässe in der Branche noch einmal anzogen, endete der Verhandlungsspielraum für den Kauf eines Passat bei 19 Prozent, nun ist die Grenze erst bei 28 Prozent erreicht. Beim Sharan stieg der Abschlag von 21 auf 27 Prozent und beim Polo von 23 auf 26 Prozent. Das sind bei Weitem nicht die günstigsten VW-Angebote, denn bis zu 37 Prozent reicht derzeit der maximale Nachlass beim Beetle, 33 Prozent sind es beim Jetta und 31 Prozent beim CC. Auch bei den Service-Paketen, die aus einer günstigen Finanzierung, einem Wartungsvertrag sowie einer Garantieverlängerung oder Versicherungspolice bestehen, besserte der Konzern nach. So beträgt zum Beispiel der Preisvorteil beim Golf-Sondermodell Allstar in Verbindung mit dem Rundum-sorglos-Paket derzeit 39 Prozent – fünf Prozent mehr als noch vor wenigen Wochen.

Bei der Konkurrenz sieht man bislang wenig Handlungsbedarf. Opel bleibt bei seinem Rabattniveau, Ford reduzierte sogar zum Jahresanfang die Nachlässe. Zwar gewähren beide Marken immer noch hohe Abschläge, Opel gewährt im Schnitt bei seinen beliebten Modellen 22, Ford 23 Prozent. Doch ob das die richtige Antwort auf die Rabattoffensive des Klassenprimus ist, wird sich erst in den nächsten Wochen herausstellen. Experten bezweifeln, dass die Konkurrenz sich lange in Zurückhaltung üben kann, wenn Volkswagen nichts an der aktuell hohen Nachlassbereitschaft ändert – zur Freude der Kunden: Sie dürfen dann beim Neuwagenkauf noch mehr erwarten als bisher.

Henning Busse

50 der beliebtesten Neuwagen im Check: Bis zu 30 Prozent Rabatt sind möglich

30 % **Fiat 500** Vor allem für die Van-Ausführung sind hohe Nachlässe drin

29 % **Hyundai i30** Der Rabatt für den VW-Golf-Konkurrenten ist leicht gestiegen

28 % **VW Passat** Der Nachlass stieg in wenigen Wochen von 19 auf 28 Prozent

26 % **Ford Focus** Der Rabatt ist gegenüber Dezember leicht gesunken

26 % **Opel Insignia** Der Nachlass bewegt sich seit Monaten auf hohem Niveau

	Preis ab	Rabatt bis zu	Rabatt in Euro
Audi			
A1	16 950 €	19 %	3221
A3	22 450 €	19 %	4266
A4	30 650 €	18 %	5517
A5	32 750 €	22 %	7205
A6	39 000 €	23 %	8970
Q3	29 600 €	22 %	6512
Q5	36 900 €	22 %	8118
BMW			
Dreier	30 500 €	20 %	6100
Einser	23 250 €	22 %	5115
Fünfer	40 700 €	20 %	8140
Vierer	37 150 €	16 %	5944
Zweier	26 100 €	14 %	3654
Fiat			
Fiat 500	12 250 €	30 %	3675
Ford			
Fiesta	10 950 €	20 %	2190
Focus	16 450 €	26 %	4277
Kuga	23 300 €	24 %	5592
Mondeo	25 750 €	20 %	5150
Hyundai			
i10	9990 €	27 %	2697
i30	16 230 €	29 %	4707
Tucson	22 400 €	22 %	4928
Mercedes			
A-Klasse	23 746 €	8 %	1900
B-Klasse	26 269 €	8 %	2102
C-Klasse	31 684 €	8 %	2535
CLA-Klasse	29 215 €	8 %	2337
E-Klasse	42 424 €	8 %	3394
Mini			
Mini	15 900 €	20 %	3180
Nissan			
Qashqai	19 990 €	21 %	4198
Opel			
Adam	11 950 €	19 %	2271
Astra	17 260 €	22 %	3797
Corsa	11 980 €	25 %	2995
Insignia	24 680 €	26 %	6417
Mokka	18 990 €	20 %	3798
Renault			
Clio	11 990 €	26 %	3117
Twingo	9690 €	25 %	2423
Seat			
Ibiza	12 990 €	27 %	3507
Leon	17 590 €	27 %	4749
Skoda			
Fabia	11 790 €	26 %	3065
Octavia	16 990 €	24 %	4078
Rapid	15 590 €	26 %	4053
Yeti	19 690 €	26 %	5119
Smart			
Fortwo	10 425 €	12 %	1251
VW			
Caddy	18 159 €	25 %	4540
Golf	17 650 €	25 %	4413
Multivan	29 952 €	14 %	4193
Passat	26 075 €	28 %	7301
Polo	12 600 €	26 %	3276
Sharan	32 000 €	27 %	8640
Tiguan	25 625 €	24 %	6150
Touran	23 350 €	17 %	3970
Up	9975 €	29 %	2893

Quelle: meinauto.de, Stand: Ende Januar 2016; alle Angaben ohne Gewähr

Kurz notiert

Cockpit-Perspektive digital erleben

Mit der auto motor und sport-360°-App für Tablets können Android- und iOS-Nutzer ab sofort über 360 Modelle von innen und außen entdecken und sich in einer 360-Grad-Ansicht im Fahrzeug bewegen. Markierte Hotspots wie das Lenkrad oder Sitzdetails lassen sich zudem vergrößern.

mobile.de startet Händlerbewertung

Seit 1. Februar können auf der Plattform mobile.de Händler bewertet werden. Das Online-Portal möchte dadurch bei Kaufinteressenten mehr Vertrauen in die Angebote schaffen. Zudem hätten die Händler durch positive Bewertungen die Chance, sich stärker von anderen abzuheben.

Hyundai erweitert Mobilitätsgarantie

Ohne Beschränkung des Fahrzeugalters erweitert Hyundai seine Mobilitätsgarantie auf bis zu 200 000 Kilometer. Beim europaweiten Schutz sind Pannen- und Abschleppdienst sowie Kostenübernahme von Mietwagen oder Hotel sowie Abholung des reparierten Fahrzeugs enthalten.

Highlights im ams-Channel

Am 5. Februar ab 20.15 Uhr trifft Christian Menzel auf den Letzten seiner Art: den Porsche 911 Carrera mit 350-PS-Saugmotor. Am 11. Februar steht zur gleichen Zeit ein Treffen deutscher und amerikanischer Legenden ins Haus: Der BMW M4 tritt gegen den Ford Mustang V8 an.

Fotos: Stefan Baldauf

Erlkönig

Neuer Land Rover Discovery im Herbst

Dick eingepackt hat unser Erlkönig-Fotograf einen Prototypen des künftigen Land Rover Discovery beim Kältetest im Schnee erwischt. Trotz der starken Tarnung fällt auf, dass sich die fünfte Discovery-Generation optisch stark am kleinen SUV-Bruder und Freelander-Nachfolger Discovery Sport orientiert und damit deutlich dynamischer und moderner auftritt. Das liegt nicht nur an der Front, sondern auch an der markanten und weiterhin nach vorn orientierten C-Säule, die auch schon die 2014 in New York vorgestellte Studie Discovery Vision aufgriff. Beim abgelichteten Erlkönig sind vorn zudem erste Details der großen, hoch positionierten Scheinwerfer zu erkennen sowie die groben Abmessungen des Kühlergrills und der Lufteinlässe. Von der Seite fallen die großen Türen und die tiefer verlaufende Dachkante ins Auge. Dem großen Stauraum soll das keinen Abbruch tun, ebenso ist geplant, den Discovery weiterhin mit sieben Sitzen anzubieten. Anders sieht es auf der Waage aus: Durch den Einsatz der Aluminium_plattform PLA (Premium Lightweight Architecture), die bereits beim Range Rover und Range Rover Sport verwendet wird, soll der künftige Discovery im Vergleich zum Vorgänger kräftig abspecken.

Zitat der Woche

„Wir dürfen die automobile Zukunft nicht dem Silicon Valley überlassen“

Matthias Müller, Vorstandsvorsitzender Volkswagen AG

Technik

Sparsam und sicher durch aktives Gaspedal

Eigentlich sind aktive Gaspedale, die dem Fahrer durch Pulsieren oder Druck beispielsweise beim Spritsparen assistieren, ein alter Hut. Schon 2010 stellte Continental ein solches Konzept vor, und wenig später fand man es bei Herstellern wie Mercedes oder BMW in der Serie wieder. Die Technik, die Bosch jetzt vorstellt, geht allerdings weiter: Gekoppelt mit dem Navigationssystem, der Kamera zur Verkehrszeichenerkennung oder dem Abstandswarner, gibt das Pedal dem Fahrer ein Zeichen, wenn er sich zum Beispiel zu schnell einer gefährlichen Kurve nähert, zu dicht auffährt oder bei einem Gefälle die Segel-Funktion des Autos nutzen könnte.

Das deutsche Reinheitsgebot.

Krombacher. Eine Perle der Natur.

Großer Spaß: Der neue Porsche 718 Boxster (vorn) wirkt im Vergleich zum historischen 718 geradezu riesig

Er riecht schon aus einigen Metern Entfernung wunderbar nach Benzin, und neben seinem Urahn wirkt er so winzig, als könne man sich ihn unter den Arm klemmen und mitnehmen. Der 718 war eine Weiterentwicklung des 550 A Spyder und ging als 718 RSK Spyder erstmals im Mai 1957 beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring an den Start. Als Triebwerk kam der (nach seinem Entwickler) Fuhrmann-Motor genannte Vierzylinder-Boxer mit zwei Weber-Fallstromvergasern zum Einsatz, der 148 PS leistete. Damit war der 575 Kilogramm leichte 718 circa 260 km/h schnell. Ins hölzerne Steuer des silberglänzenden Flitzers griffen Rennfahrer-Legenden wie Wolfgang Graf Berghe von Trips und Hans Herrmann.

Porsche hat einiges getan, um beim neuen 718 Boxster die Gene des historischen 718 aufblitzen zu lassen. Wichtigste Neuerung: In der Mitte sitzen jetzt Vierzylinder-Boxer mit Turboaufladung statt Sechszylinder-Sauger mit 911-Genen. Gemessen an diesem harten Einschnitt halten sich die Änderungen an der Optik auf den ersten Blick in Grenzen. Peter Varga, Leiter Entwurf Exterieur für den Boxster, hat aber die Karosserie mit feinen Strichen modernisiert.

Bis auf das Dach und den Front- sowie Heckdeckel wurde jedes Karosserieteil verändert. Die Frontpartie wölbt sich jetzt so, dass der neue Boxster scheinbar näher an der Straße kauert als bisher, ohne wirklich tiefer zu liegen. Schon der originale 718 duckte sich flach unter den Wind und endete in einem rundlichen Heck mit gewölbten Kotflügeln und mittig platziertem Endrohr, wie man es auch beim aktuellen Modell wiederfindet.

Innen das Gleiche wie außen: Der 718 Boxster ist weniger weich gezeichnet als sein Vorgänger. Aber: Er riecht wie ein Boxster, man sitzt drin wie in einem Boxster, und er fühlt sich an wie ein Boxster. Die ehemals viereckigen Lüftungsdüsen sind jetzt

Porsche 718 Boxster **Vorfahr beachten!**

Mit der Zahlenkombination 718 bezieht sich die neue Generation des Boxster auf ein Porsche-Modell, das klein, leicht und für den Rennsport gedacht war. Ist das okay?

hufeisenförmig – vier davon belüften den Innenraum. Der Race-Timer wandert ein Stück Richtung Frontscheiben-Fuß, was ein bisschen an den großen Bruder 911 erinnert. Wichtiger denn je: Das PCM (Porsche Communication Management) wurde kräftig modernisiert, verbindet sich jetzt mit allem und jedem, und seine Darstellungen sehen deutlich entschlackt aus.

Vier machen mehr

Sowohl das Basismodell wie der 718 Boxster S werden von neu entwickelten Vierzylindermotoren angetrieben und greifen damit die Bauart des historischen 718 auf, um die gewünschte Kraftstoffeinsparung zu realisieren: In Verbindung mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe (PDK) verbrennt der 718 Boxster im Schnitt 6,9 Liter pro 100 Kilometer, das S-Modell ist mit 7,3 Litern dabei – das sind 1,0 beziehungsweise 0,9 Liter weniger als bei den entsprechenden Vorgängermodellen. Trotzdem geht die Leistung im Vergleich zum Vorgänger rauf: Statt 265 generiert der Basistyp nunmehr 300 PS aus zwei Litern Hubraum, die S-Variante holt aus 2,5 Litern Volumen 350 statt bisher 315 PS.

Das Beste sind aber weder die gestiegene Leistung noch der gesunkene Verbrauch – den meisten Spaß wird das enorm gewachsene und erheblich früher als bisher anliegende Drehmoment bringen. So kann der 718 Boxster jetzt auf 380 Newtonmeter bauen – 100 mehr als bisher. Das maximale Drehmoment liegt bereits ab 1950/min an und hält dieses Niveau bis 4500/min. Der 718 Boxster S wird von 420 Newtonmetern befeuert, was einem Plus von 60 Nm entspricht. Hier liegt das maximale Moment schon ab 1900/min an und fällt ebenfalls erst bei 4500/min wieder ab.

Der geht ab

Die technischen Daten geben einen ersten Hinweis darauf, wie gut das gestiegene Drehmoment dem neuen

Frische im Innenraum: Lüftungsdüsen in Hufeisenform und durchbrochene Lenkradspeichen

Boxster und natürlich dem gleich motorisierten Cayman tut: Ohne S spurtet das Cabrio in 4,7 Sekunden auf Tempo 100 (0,8 Sekunden schneller als bisher), mit S ist der Referenzsprint in 4,2 Sekunden erledigt – also 0,6 Sekunden flinker als bisher. Diese Zeiten erzielen die Modelle bei Ausrüstung mit dem optionalen PDK sowie dem Sport-Chrono-Paket, während serienmäßig ein Sechsgang-Schaltgetriebe eingebaut wird. Ob übrigens die von Drei- auf Vierpunkt-Lagerung umgestellte Motoraufhängung auch noch Sechszylinder-Triebwerke aufnehmen kann, dazu äußert sich Porsche bisher nicht.

Ab 30. April 2016 wird der neue 718 Boxster an die Kunden geliefert, die Preise beginnen bei 53 646 respektive 66 141 Euro für die besser ausgestattete S-Version. Viel Geld, meinen Sie? 1959 kostete ein 718 RSK 30 000 Mark. Heute, 57 Jahre später, werden die günstigsten Exemplare mit jeweils 2,5 Millionen Euro berechnet. Für Autos mit Geschichte wird sogar bisweilen das Doppelte gezahlt.

FAZIT

Hat geklappt

Neue tolle Vierzylinder-Turbos, die hellwach im Drehzahlkeller lauern, ein bauhausmäßig entschlacktes Design und trotzdem richtig viel Boxster-Feeling: Das neue Modell hat den Vornamen 718 verdient.

Text: Gregor Hebermehl
Fotos: Achim Hartmann

Typisch Porsche: Der Drehzahlmesser sitzt wie immer in der Mitte

Peter Varga, Leiter Entwurf Exterieur: „Leichter, cleaner, moderner“

PROXXON

Werkzeug mit Charakter!

PROXXON INDUSTRIAL

Weitere Informationen:
www.proxxon.com

steinicke wittlich

...der Porsche-Vier

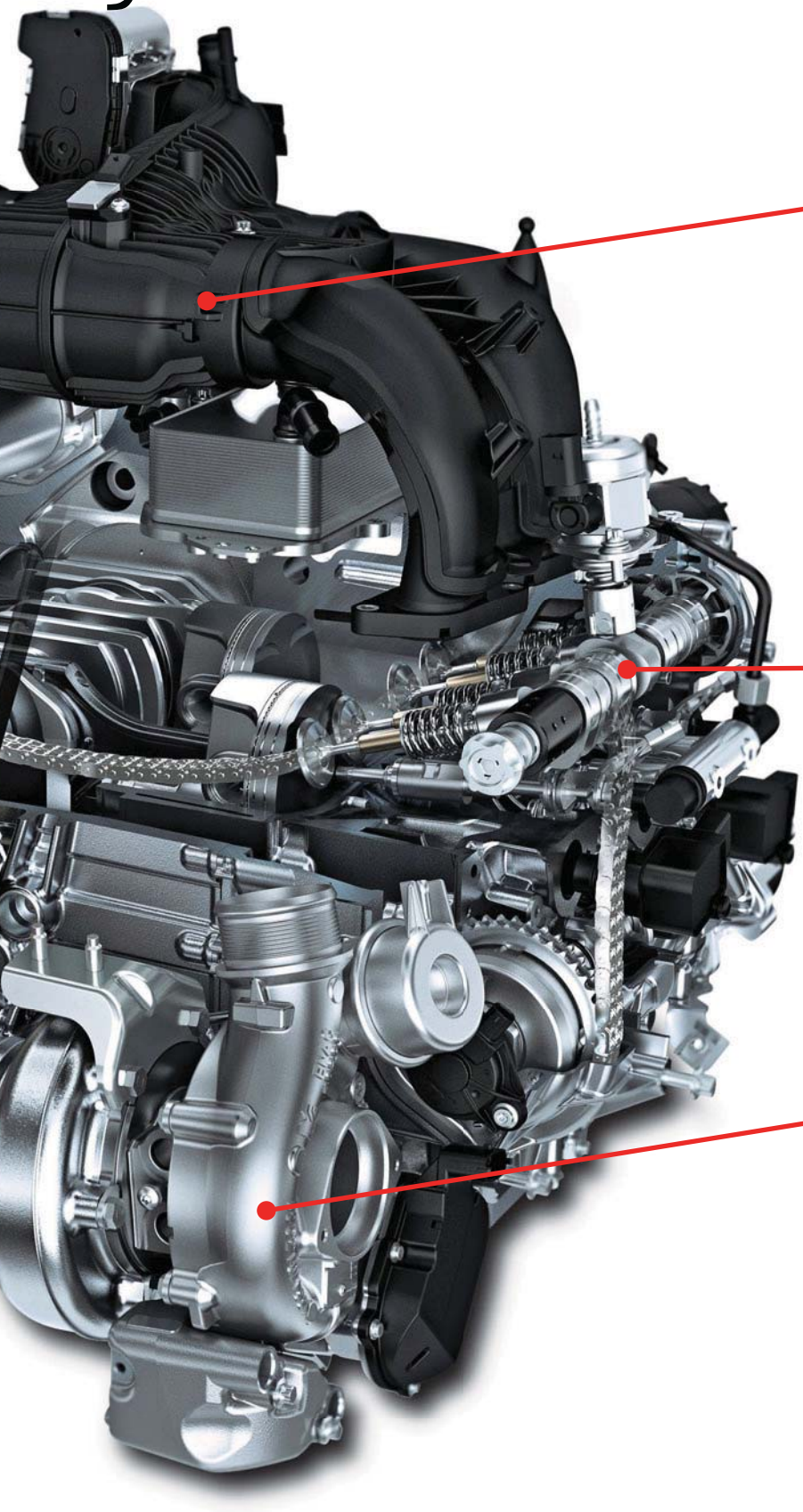
Neu an der Boxster- und Cayman-Generation von 2016 ist nicht nur die Bezeichnung 718, sondern auch der Vierzylinder-Boxer. Das Triebwerk basiert auf dem 911-Motor, mit zwei Zylindern weniger und geringerem Hubraum. So kommt er auf zwei und 2,5 Liter und 300 sowie 350 PS.

Laufruhiger Boxer
Der 718-Motor basiert auf dem 911-Boxer, ein wesentlicher Vorteil der traditionellen Bauweise ist die hohe Laufruhe dank ausgeglichener Massenkräfte

Öl- und Wasserpumpe
Die Pumpen sind bedarfsgesteuert. Die Wasserpumpe wird per Poly-Riemen, die variable Ölpumpe von der Kurbelwelle über eine Kette angetrieben

Abgasanlage
Die Abgase aus allen vier Zylindern werden vor dem Motor zusammengeführt, bevor sie durch Turbolader und Katalysator zu den Endrohren strömen

zylinder-Turbo



Lufteinlass
Die im Lader verdichtete und dann im Ladeluftkühler abgekühlte Luft kommt über das Drosselklappengehäuse und die Druckanlage zu den acht Einlass-ventilen

Variocam Plus
Das Triebwerk verfügt über eine vollvariable Ventilsteuerung. Neu beim Vierzylinder ist, dass die Ventilhubumschaltung auch auf der Auslassseite eingesetzt wird

Turbolader
Der S-Motor hat einen Lader mit variabler Turbinengeometrie plus Wastegate. Bei der Zwei-liter-Variante kommt ein konventioneller, Wastegate-gesteuerter Lader zum Einsatz

Zwei Gewinner.
Ein Riesen-Dankeschön.

Der Golf und der Multivan gewinnen die Leserwahl „Best Cars 2016“* von auto motor und sport. Wir bedanken uns bei allen Lesern.

Golf: Sieger in der Kategorie „Kompaktklasse – Gesamt“, Multivan: Sieger in der Kategorie „Van – Gesamt“. *auto motor und sport, Ausgabe

www.volkswagen.de

Volkswagen

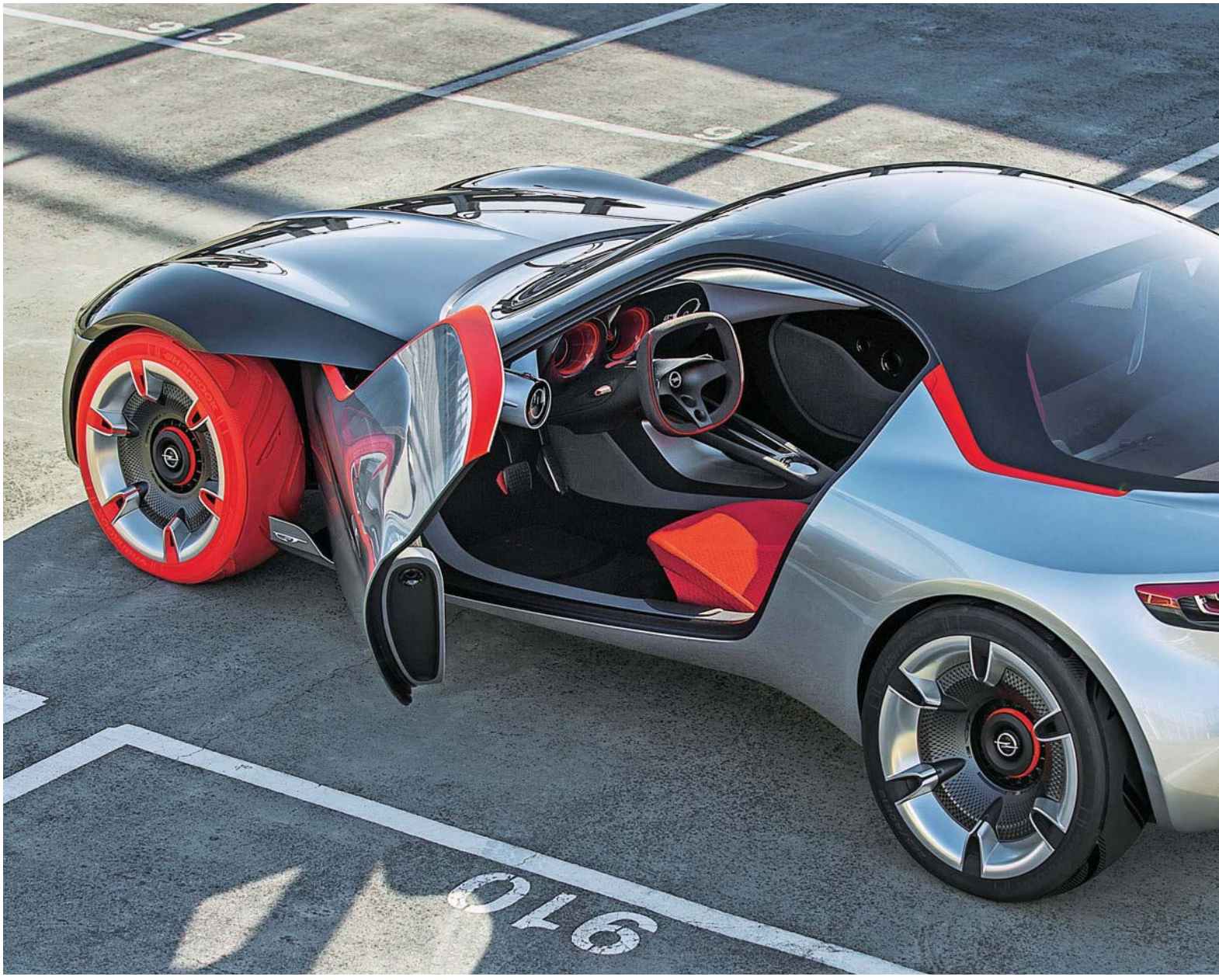
04/2016. Abb. zeigt optionale Sonderausstattung.

Nur Kriegen

Nahtloser Übergang zwischen der breiten Tür und den verspiegelten Seitenscheiben

ist schöner

Achtung, nur eine Messestudie, sagt Opel, die Chancen für eine Serienproduktion des GT seien minimal. Doch das hieß es beim Urahn von 1968 auch schon. Seine Fans ließen nicht locker, bis sie ihren GT gekriegt haben. Ob sich die Geschichte wiederholt?



Der ungewöhnliche Türmechanismus erlaubt bequemes Einsteigen selbst in engen Parklücken

Zuerst einmal die schlechte Nachricht: Die großen Klappscheinwerfer des Urmodells wird der Neue nicht bekommen. Der GT soll ganz bewusst kein typisches Retro-Auto sein, das an irgendwelche glanzvollen Zeiten erinnert, sondern eher für Opels Zukunft stehen.

An faszinierenden Details mangelt es dem Concept-Fahrzeug dennoch nicht. So schufen die Designer einen nahtlosen Übergang zwischen Seitenscheiben und den breiten Türen. Um sie selbst in engen Parklücken öffnen zu können, befindet sich das Scharnier auf Höhe der A-Säule, weshalb das vordere Türteil in den Radhäusern verschwindet. Die clevere Mechanik sorgt zugleich für ungewöhnlich wenige Fugen in der Außenhaut.

Nahtlos geriet auch der Übergang zwischen Windschutzscheibe und dem transparenten Dach, das zu einem luftigen Raumgefühl verhelfen soll. Neben den Fugen haben die Designer sogar Türgriffe und Außenspiegel weggelassen. Zwei Kameras hinter den Radhäusern übertragen daher ihre Bilder an Monitore, die links und rechts im Cockpit sitzen. Um einsteigen zu können, drücken Fahrer und Copilot einfach auf Sensorflächen, die im roten Dekorstreifen am Dach eingelassen sind, und schon entriegelt das Türschloss.

Hinterradantrieb, was sonst?

Wie es sich für einen Sportler gehört, bringt der nur gut vier Meter kurze GT seine Kraft über ein sequenzielles Sechsganggetriebe, das mittels Lenkradpaddles bedient wird, sowie Hinterradantrieb auf die Straße. Als zeitgemäßer Antrieb dient ein aus dem Astra bekannter Einliter-Dreizylinder-Benziner mit Turboaufladung, der im GT auf 145 PS und 205 Nm Drehmoment kommt. Da er weniger als 1000 Kilo bewegen muss, reicht die Kraft, um den Zweisitzer in unter acht Sekunden auf Tempo 100 und dann weiter bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h zu beschleunigen.

Der kompakte Motor sitzt hinter der Vorderachse und sorgt so für eine ausgewogene Gewichtsverteilung sowie einen niedrigen Schwerpunkt. Beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren hilft zudem eine mecha-

Der zentral angeordnete Doppelrohrauspuff ist eine der wenigen Gemeinsamkeiten mit dem Ur-GT

nische Differenzialsperre. Ebenfalls an Bord: das LED-Licht Intellilux. Auf den Front-Mittelmotor setzte Opel übrigens schon beim ersten GT (siehe rechts), was vielleicht nicht die letzte Parallele bleibt: 1965 war der GT auch nur ein Schaustück für die IAA, erst die euphorischen Besucherreaktionen ließen die Verantwortlichen an eine Serienproduktion denken.

Wer weiß, vielleicht läuft es diesmal ja ähnlich: Sofort nach Veröffentlichung der Bilder haben Fans eine Internet-Petition initiiert, in der sie den Bau des GT fordern. Irgendwo im großen GM-Konzern wird sich doch hoffentlich eine passende Heckantriebsplattform auftreiben lassen.

Text: Dirk Gulde

HISTORIE

Corvette aus Europa

Auch der erste Opel-Sportwagen ist aus einer Studie entstanden und wurde mehr als 100 000 Mal verkauft.

Ein solches Auto hatte 1965 keiner von Opel erwartet: ein Sportwagen mit Klappscheinwerfern, sinnlichen Rundungen und Wespentaille, die wie beim größeren, stärkeren und teureren US-Schwestermodell Chevrolet Corvette von der Form der Cola-Flasche inspiriert war. Nur drei Jahre dauerte es, bis aus der IAA-Studie das Serienmodell Opel GT wurde – zu Preisen ab 10 767 Mark ein echter Renner und ein wichtiger Imageträger zur Emotionalisierung der Marke (Werbeslogan: „Nur Fliegen ist schöner“). Fahrwerk und Antrieb stammten vom Kadett B, die Karosserie mangels eigener Kapazitäten von einer französischen Spezialfirma. Exakt 103 463 Exemplare wurden bis 1973 gebaut, mehr als die Hälfte in den USA verkauft.

Mind. 28 % Preisvorteil
auf Sonderausstattungen[1]

[1] Preisvorteil gegenüber unverbindlicher Preisempfehlung des Herstellers auf Sonderausstattungen. [2] Ein Leasingbeispiel der Mercedes-Benz Leasing GmbH, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für Privatkunden. Stand 10/2015. Ist der Darlehens-/Leasingnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Das Angebot ist zeitlich begrenzt und gilt bei Bestellung bis 31.07.2016.

Wir feiern die Fußball-EM schon jetzt. Die SCORE! Sondermodelle.

Privat-Leasingbeispiel[2] A 160 SCORE![3]

Ohne Anzahlung

Kaufpreis ab Werk[4]	26.602,45 €
Leasing-Sonderzahlung	**0,00 €**
Gesamtkreditbetrag	26.602,45 €
Gesamtbetrag	8.964,00 €
Laufzeit	36 Monate
Gesamtlaufleistung	30.000 km
Sollzins, gebunden, p.a.	– 4,45 %
Effektiver Jahreszins	– 4,36 %

Monatliche Gesamtrate **249 €**

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.

[3] Kraftstoffverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert: 7,2/4,4/5,5 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert: 126 g/km. [4] Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers, zzgl. lokaler Überführungskosten.

Der neue Audi A6

Audi drückt das Gaspedal wieder bis zum Bodenblech. Nach dem A8 im Jahr 2017 folgt die nächste A6-Generation als vernetzter Fahrdynamiker. Was Audi plant, um BMW Fünfer und Mercedes E-Klasse zu schlagen.

A6 Neuauflage ab 2018 mit neuem Bedienkonzept, überarbeitetem Dreiliter-TDI und Plug-in-Hybrid

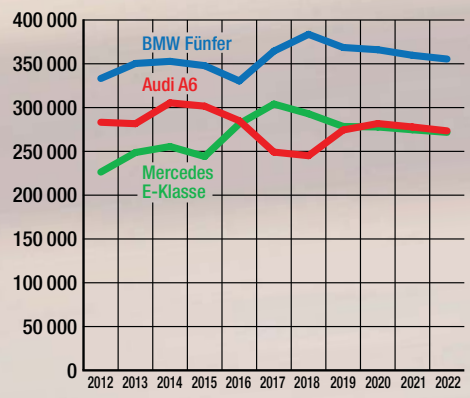
Den eigenen Werten treu bleiben, aber trotzdem den Zug der Zeit nicht verpassen – vor dieser Herausforderung steht aktuell die gesamte Autoindustrie. Nicht umsonst zeigten die deutschen Premium-Marken BMW, Mercedes und Audi viel Präsenz auf der Consumer Electronics Show in Las Vegas. Dort, wo zusammenwachsen soll, was bislang noch nicht so richtig zusammengehört: die schnelllebige Unterhaltungselektronik und die dagegen vergleichsweise gemächlichen Autobauer.

Audi-Chef Rupert Stadler sieht dem Wandel unerschrocken ins Gesicht: „Die Autoindustrie ist immer noch ein klassisches Business-Modell, aber wir werden es in ein Plattformgeschäft wandeln." Und die Zukunft bedeutet für Stadler auch eher ein Mit- als ein Gegeneinander. Mit Blick auf das gemeinsame Engagement von BMW, Mercedes und Audi bei der Übernahme des digitalen Kartenspezialisten Here erklärt der Audi-Chef:

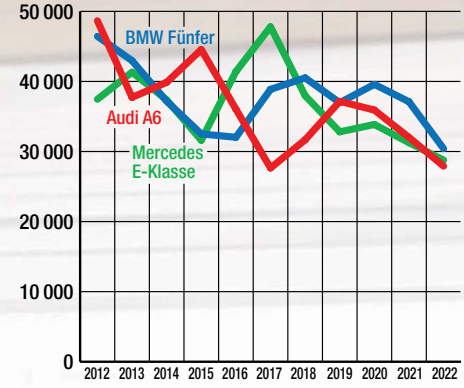
STATISTIK

Der Audi A6 hat gegen den BMW Fünfer weltweit keine Chance. Selbst in China setzt sich der BMW durch.

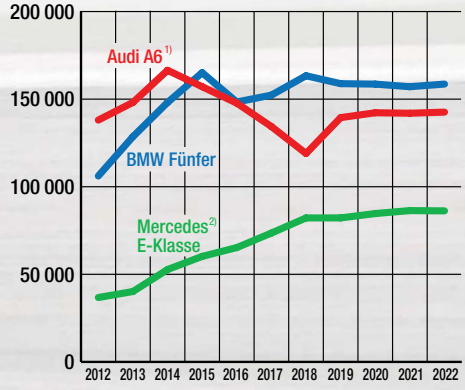
Absatz weltweit (Kombis und Limousinen)



Absatz in Deutschland (Kombis und Limousinen)



Absatz in China (Kombis und Limousinen)



1) bis 2014 nur Limousine; 2) bis 2015 nur Limousine; ab 2016 Prognose; Quelle: IHS Automotive

„Manchmal ist Kooperation besser als Konkurrenz."

Klassischer Dreikampf

Bleiben wir zunächst beim klassischen Business-Modell: Ein Miteinander in Sachen Audi A6, BMW Fünfer und Mercedes E-Klasse wird es nicht geben, da regiert weiterhin ein Dreikampf. Und der bekommt dieser Tage frische Nahrung: Die Mercedes E-Klasse (siehe Seite 37) rollt gerade in neuer Form an, der Fünfer folgt Ende des Jahres (siehe Seite 38), der A6 2018.

Der A6 spricht in seiner Neuauflage den Betrachter mit einem verbreiterten Kühlergrill an, dessen Ecken nun spitzer gezeichnet sind. Der Single Frame an sich verliert in der Gesamthöhe einige Zentimeter. Optisch orientiert sich der A6 wie der A8 an der Studie Prologue und bekommt wie die anderen Audi-Modelle stärker ausgestellte Radhäuser. Der Ur-Gedanke des Quattro soll auch im Design durch die Bank wiederbelebt

A6 Avant
Deutlich betonte Radhäuser und ein etwas vergrößerter Kofferraum. Spätestens 2019 im Handel

werden – schon im Zuge des A3-Facelifts im Frühjahr dieses Jahres. Den A6 gibt es dann auch zunächst nur mit Allradantrieb und als Option mit einer Allradlenkung, die die Business-Limousine vom Q7 übernimmt.

Viel war in der Vergangenheit über ein durchgezogenes Leuchtenband am Heck spekuliert worden. Aber da hat Audi andere Entscheidungen getroffen. Vier Modelle gibt es künftig mit diesem Designmerkmal: den neuen A8, den elegant geformten A7, den Q8 und den Q6 als Elektroauto, das ab 2018 im Werk Brüssel gefertigt wird.

A6 als Elektroauto?

Noch plant Audi den A6 nicht als reines Elektroauto. Aber Rupert Stadler ist froh, dass er über die Baukästen des Konzerns flexibel auf die Erfordernisse der Märkte reagieren kann. In der eigenen E-Motoren-Fertigung in Ungarn sieht er gar eine Kernkompetenz des Hauses für die Zukunft: „Bei der Elektromobilität gibt es keinen Weg mehr zurück."

A6 Ein durchgängiges Leuchtenband am Heck gibt es nicht, das bleibt für den A7 reserviert

Audi steht voll unter Strom und bereitet den A6 neben Q7, Q8 und A7 auf jeden Fall auch als Plug-in-Hybrid vor, der die Zusatzbezeichnung e-tron trägt. Aber klar, es bleibt auch beim Einsatz der klassischen Verbrenner, angefangen von den 2.0-TFSI-Benzinern mit 190 und 252 PS und den Zweiliter-Dieseln (150 und 190 PS) bis hin zu den Dreiliter-V6-Triebwerken mit 218, 272 und 333 PS, die bis dahin mit Blick auf strengere Abgasnormen modifiziert werden sollen. Audi setzt dabei auf die SCR-Technologie.

Neben dem Doppelkupplungsgetriebe S tronic wird es auch weiterhin für die starken Motoren, die über 500 Nm Drehmoment entwickeln, die achtstufige Wandlerautomatik von ZF geben.

Langfristig sollen die Achtzylindermotoren in den Volumenmodellen aussterben, die Vier- und Sechszylinder in der Leistung dafür weiter steigen. Sportliche S- und RS-Varianten bleiben aber auf jeden Fall im Programm, da Audi damit bemerkenswerte Verkaufserfolge einfahren kann. Nicht auszuschließen übrigens, dass Audi den Fünfzylinder, wie er in RS 3 und TT RS zum Einsatz

kommt (rund 400 PS), auch für den Längseinbau adaptiert.

Die neuen Schlagwörter

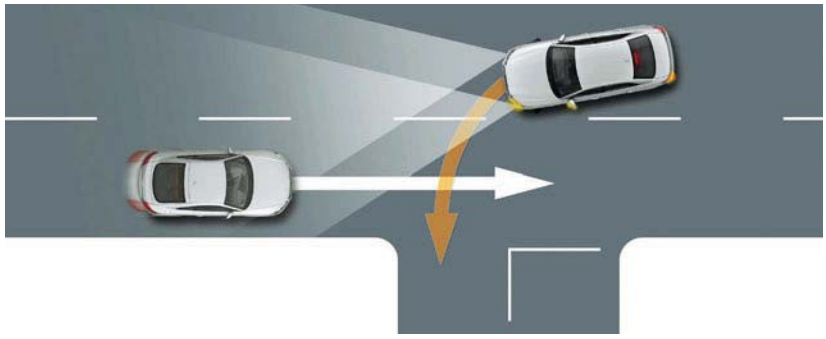
Wer sich mit den Audi-Spezialisten unterhält, kommt um viele neue Schlagwörter nicht herum: künstliche Intelligenz, Schwarmdaten-Management, neue Art der User Experience, Big Data, Internet der Dinge – alles klar? Keine Sorge, das kommt Schritt für Schritt, manches kann, muss man aber nicht verstehen. Hauptsache, man kann das Auto gut bedienen, fühlt sich sicher und wohl und kann seine persönlichen Daten und Anwendungen problemlos integrieren. Und danach sieht es allemal aus.

Dem eingeschlagenen Weg bleibt die Marke treu: Der Trend geht zu intuitiven Bediensystemen, die sich per Berührung steuern lassen. Die Zahl der Schalter soll dabei schrittweise reduziert werden. Das Ganze basiert auf dem Modularen Infotainment-Baukasten (MIB), den Audi in mehreren Schritten einführt. A8 und A6 orientieren sich an der Studie Prologue, bei der die ganze Front der Instrumententafel eine Art großes Display darstellt. Es wird über einen Touchscreen mit haptischer Rückmeldung – der Fahrer spürt also in den Fingern, dass er eine Funktion aktiviert hat – anstelle eines Dreh-Drück-Stellers gesteuert. Das Drücken auf den Screen fühlt sich dabei an wie das eines Knopfs inklusive

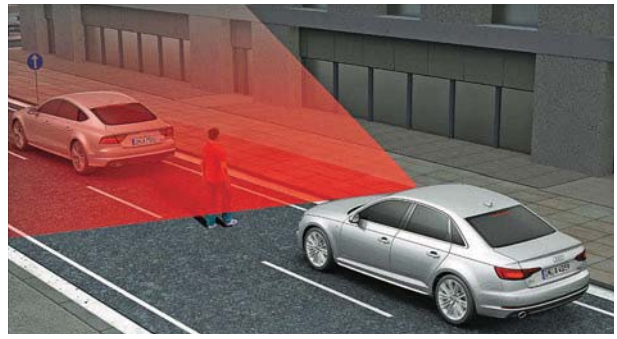
TECHNIK

Neue Assistenzsysteme und Lichttechnik

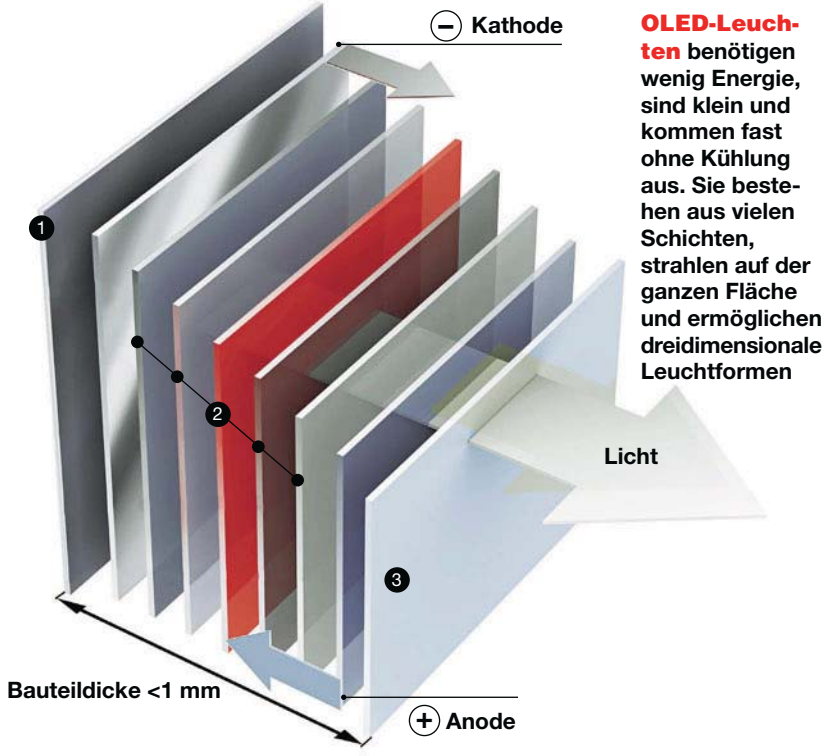
Der A6 befindet sich wie die Hightech-Maschinen Mercedes E-Klasse und BMW Fünfer auf dem Weg zum teilautonomen Fahren und bietet viele Assistenzsysteme.



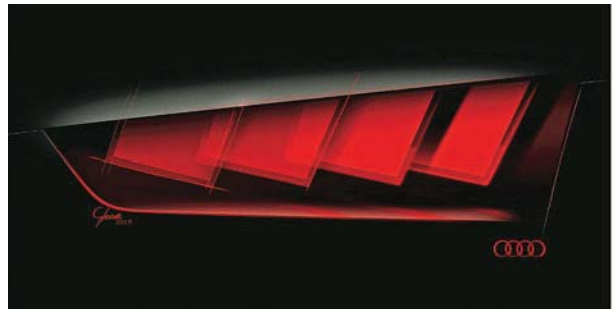
Abbiegeassistent Wird im Geschwindigkeitsbereich zwischen 2 und 10 km/h aktiv, sobald der Fahrer den Blinker zum Linksabbiegen gesetzt hat. Bremst im Notfall bis zum Stillstand



Vorausschauender Fußgängerschutz Mithilfe von Sensoren werden Fußgänger erkannt. Das System kann vollautomatisch notbremsen



OLED-Leuchten benötigen wenig Energie, sind klein und kommen fast ohne Kühlung aus. Sie bestehen aus vielen Schichten, strahlen auf der ganzen Fläche und ermöglichen dreidimensionale Leuchtformen



Die Rückleuchten mit OLED-Technologie lassen sich neu gestalten, da das Licht hier nicht punktuell, sondern flächig strahlt. Start mit dem TT RS

Bei den Scheinwerfern kommt die gleiche Technologie zum Einsatz, zuerst im TT RS, dann im A7 und in der nächsten A6-Generation

Cockpit
Orientiert sich bei A6 und A8 an der Studie Prologue mit großen Bildschirmflächen

Gebogene und gestochen scharfe Bildschirmflächen sowie ein Touchpad mit haptischer Rückmeldung gibt es erst für den Q6, später auch für die Limousinen

Klickgeräusch, damit dem Audi-Fahrer der Wechsel möglichst leichtfällt. Mit dem ersten reinen Elektroauto Q6 (auch neu ab 2018) kommt dann die nächste Stufe eines neuen Bedien- und Anzeigekonzepts mit gewölbten Bildschirmen.

Generell geht der Trend zu einer schnellen Ausbaustufe des LTE-Mobilfunks, kürzeren Verbindungsaufbauzeiten und verbesserter Sprachqualität beim Telefonieren. Damit verbunden sind weitere Online-Dienste, die zusätzliche Funktionen, etwa bei der Navigation, erlauben.

A6 mit OLED-Technologie

Was Audi neben den Neuerungen im Multimedia-Bereich noch sehr stark am Herzen liegt: die Einführung der OLED-Technologie beim Licht, wobei die Abkürzung für „Organic Light Emitting Diodes“ steht. In jeder OLED-Einheit schließen zwei Elektroden eine Vielzahl dünner Schichten aus organischem Halbleitermaterial ein. Hier werden also Schichten zum Leuchten gebracht, sodass es sich nicht um Punktleuchtquellen wie bei den LED handelt, sondern um Flächenstrahler. Diese Technik wird schon in diesem Jahr erstmals für den TT RS angeboten, 2017 folgt das viertürige Coupé A7, und ab 2018 ist OLED als Option für den A6 zu haben.

Wie Mercedes E-Klasse und BMW Fünfer wird auch der A6 für das teilautonome Fahren fit gemacht. Er parkt in Längs- und Querlücken

KONKURRENTEN

Mercedes E-Klasse mit traditionellen Tugenden

Auch der neue Daimler wird digitaler, aber die Veränderungen etwa bei der Bedienung sind weit weniger radikal als bei Audi. Der Fokus: Topkomfort und viele neue automatisierte Fahrfunktionen.

Die E-Klasse soll nach dem Wunsch der Entwickler beim Komfort neue Maßstäbe setzen. Dafür gibt es komplett neu entwickelte Sitze und ein Luftfahrwerk mit zwei Kammern vorne und drei hinten. Die Bedienung erfolgt anders als bei Audi weiterhin per bekanntem Dreh-Drück-Steller, wird aber ergänzt durch zwei berührungssensitive Knöpfe am Lenkrad, mit denen man sich ebenfalls durch die renovierte Menüstruktur klicken und wischen kann. Ein Fortschritt, aber kein neuer Maßstab. Hochwertig, gut ablesbar, aber aufpreispflichtig: der neue Widescreen mit digitalem Kombi-Instrument. Mit Spannung erwartet: die neuen Reihensechszylinder ab 2017. Die gewachsene E-Klasse setzt auf Status und Fahrkomfort, orientiert sich stark an der S-Klasse. Der Audi A6 wird deutlich progressiver. Vorteil: Beide haben eine klare Positionierung. *Jens Katemann*

Die E-Klasse gibt es erneut mit zwei unterschiedlichen Fronten. Im Bild die Exclusive-Version mit klassischem Grill und Stern auf der Haube

automatisch ein, hält eigenständig die Spur und den Abstand auf den Vordermann bis über 200 km/h und bremst im Notfall komplett bis zum Stillstand. Aktuell klappt das aus 40 km/h, bis zur Markteinführung dürfte sich dieser Wert noch erhöhen.

Auch die Möglichkeit, sich beim Überholen helfen zu lassen, wie sie ab sofort die neue E-Klasse bietet, wird es beim Audi A6 geben. Im Mercedes funktioniert diese Technik derzeit bis Tempo 130.

An den Abmessungen von A6 und A6 Avant ändert sich dagegen im Prinzip nichts. Auch das Kofferraumvolumen bleibt in etwa gleich. Wegen der strengen Crashnormen vor allem in den USA sind bei der Gewichtsreduzierung nicht mehr so große Sprünge möglich wie früher. Der A6 soll trotzdem noch mal an die 50 kg verlieren und in der leichtesten Version dann unter die Grenze von 1600 kg kommen. Er wird allerdings kein Vollaluminium-Auto.

Was noch nicht feststeht: wann der Avant folgt. Es gibt zwei Szenarien: parallel zur Markteinführung der Limousine oder erst im Jahr darauf. Als wahrscheinlicher gilt jedoch, dass der Abstand ähnlich wie beim A4 nur wenige Wochen betragen wird.

Sieht die Konkurrenz alt aus?

Läutet die neue Audi-Business-Limousine also eine neue Ära ein? Sehen die zuvor eingeführten Wettbewerber BMW Fünfer und Mercedes E-

KONKURRENTEN

Neuer BMW Fünfer mit evolutionärem Design

Ende des Jahres wird der neue Fünfer vorgestellt: Er bekommt ein hochwertigeres Cockpit im Stil des Siebener, wird leichter, fährt teilautonom und soll dynamischer und gleichzeitig komfortabler werden.

Auch der Fünfer nimmt wie die E-Klasse dem Fahrer künftig auf Wunsch einige Arbeit ab. Beide können zum Beispiel auf der Autobahn dem vorwegfahrenden Auto bis zu Tempo 210 km/h selbstständig folgen. Optisch erinnert der neue Fünfer, der Ende des Jahres vorgestellt wird, sehr stark an den Siebener. Das gilt auch für das hochwertig verarbeitete Cockpit, das allerdings etwas fahrerorientierter angelegt ist. Im Gegensatz zu Mercedes bei der E-Klasse führt BMW im Fünfer die Gestensteuerung ein. Beim Antrieb stehen keine kompletten Neukonzeptionen, aber Überarbeitungen vorhandener Triebwerke an, es bleibt bei der achtstufigen Wandlerautomatik von ZF. Auch ohne den Einsatz von Carbon wird der Fünfer rund 100 kg leichter. Im Vergleich zum Audi A6 wirkt auch er konventioneller gestaltet. Spannend wird der Vergleich sicher bei der Fahrdynamik. *Jens Katemann*

Der neue Fünfer ähnelt dem Vorgänger. Hinter dem schwarzen Streifen in der Mitte des Grills befindet sich das Radar für die autonomen Fahrfunktionen

Klasse schnell alt aus? Der mit Sicherheit größte erlebbare Sprung dürfte Audi bei der Gestaltung von Cockpit und Bedienung gelingen. Das in der Mittelkonsole platzierte Display ist im Vergleich zu den eher konventionellen Architekturen von BMW und Mercedes, die beide weiter auf einen Dreh-Drück-Steller setzen, wesentlich progressiver, verknüpft das gewohnte Drücken von Tasten intelligent mit einem Touchscreen. Mercedes bietet mit den berührungssensitiven Knöpfen am Lenkrad einen guten Kompromiss. Motto: Im Prinzip vertrauen wir der alten Welt, aber wer die neue will, bekommt sie zumindest ein wenig. BMW propagiert die Gestensteuerung, bleibt aber wie Mercedes beim Altbewährten. Nur Audi verknüpft die Smartphone-Welt mit dem Wunsch der Autofahrer, beim Bedienen auch haptisch Rückmeldungen zu bekommen. Sollte diese Technik, die Audi gerade auf der CES in Las Vegas gezeigt hat, im Alltag zuverlässig funktionieren, hat sich die Marke bei der Bedienung der Zukunft einen echten Vorsprung erarbeitet. Das dürfte vor allem BMW ein Dorn im Auge sein, die in diesem Bereich stets die Führungsrolle für sich beansprucht haben.

Interessant wird sicher auch der Kampf um die Komfort-Krone. Mercedes legt mit seiner ausgeklügelten

Luftfederung samt Komfortsitz hier mächtig vor, aber auch Audi hat den Fokus stärker auf den Fahrkomfort gerichtet als früher.

Luftfederung und neue Sitze

Dazu bekommt der A6 die Luftfederung aus dem Q7, die aber noch mal stärker modifiziert wird. Ziel ist eine breitere Spreizung der einzelnen Fahrmodi. Wie auch Mercedes verspricht sich Audi vom neu entwickelten Sitz mit weicherer Sitzfläche bei gleichzeitig verstärktem Seitenhalt einen besseren Fahrkomfort. Vorbei die Zeit, als es den Audi-Entwicklern nur darum ging, das sportlichste Auto in der Klasse zu konstruieren.

Was die Sparfüchse unter den Käufern noch interessieren dürfte: Anders als die Mercedes E-Klasse wird es den A6 auch künftig wohl mit Handschalter geben. Allein dadurch wird der Audi im Segment der oberen Mittelklasse auch in Zukunft den günstigsten Basispreis bieten, obwohl der Einstiegsbenziner 1.8 TFSI aus dem Programm fliegt.

Wem selbst dieser scharf gezeichnete A6 noch zu brav erscheint, der kann alternativ zur nächsten Generation des viertürigen Coupés A7 greifen, die optisch noch expressiver wird. Sie steht ebenfalls ab 2018 bei den Händlern.

Text: Birgit Priemer, Jens Katemann
Computerretuschen: Christian Schulte

FAZIT

Audi: progressiver als BMW und Mercedes

Während sich BMW Fünfer und Mercedes E-Klasse doch recht stark an das bekannte Markendesign anlehnen, geht Audi mit dem A6 einen neuen, frischen Weg. Auch beim Cockpit und der neuen Bedienung mit berührungssensitivem Touchscreen zeigt die Marke Mut zur Veränderung. Das könnte der Schlüssel zum Erfolg werden, denn ansonsten bewegen sich die drei deutschen Premium-Modelle auf Augenhöhe. Alle fahren teilautomatisiert mit vergleichbaren Funktionen, sind sehr gut vernetzt und auch als Plug-in-Hybrid erhältlich. Insgesamt gelingt es dem Audi A6 aber am besten, Fortschritt auch optisch zu vermitteln.

Nelson Piquet

Der dreifache Formel-1-Weltmeister hat rund 50 Autos in der Garage – alte, neue, im Originalzustand oder aufgemotzt. Dazu ein Fahrtenbuch für jedes seiner Spielzeuge.

So viele Autos auf einem Fleck: Wann und wie hat der Spleen angefangen?
Als ich zehn Jahre alt war, hatte ein Freund der Familie einen Cadillac. Was für ein Fahrgefühl im Vergleich zu unserem DKW! Ich verliebte mich in diese Autos, auch wegen ihrer Details. So ist die Tankklappe unter dem Rücklicht versteckt. Einfach wunderbar. Deshalb war das erste Auto meiner Sammlung ein Cadillac Eldorado von 1956. Inzwischen habe ich vier Exemplare. Einer wird gerade von meinen Mechanikern restauriert. Genauso wie ein de Tomaso Pantera.

Ihr teuerstes Auto?
Ein Rolls-Royce von 1926. Als ich mir das Auto anschaute, habe ich gesehen, dass der Wagen noch keinen Meter zurückgelegt hatte. Das Öl im Motor hatte sich in Fett verwandelt, das Benzin in Pulver. Wir haben alles gereinigt, durchgespült, Benzin und Öl rein, den Motor angelassen, und das Auto lief. Weil keine Gummidichtungen oder sonstige kurzlebige Materialien verbaut wurden – alles solide Mechanik. Die Motorsteuerung ist ein Lederriemen. Heute dürfte das Auto 2,5 Millionen Dollar wert sein.

Die Fahrzeuge von Nelson Piquet

Rolls-Royce von 1926

Lincoln von 1927

Puma

Fahren Sie Ihre Autos auch?
Jedes. Manchmal sitze ich in meinem Spielzeugladen und überlege: Was fährst du heute? Ich habe für alle eine Art Fahrtenbuch. Da werden jede Reparatur, jeder Umbau und alle Details seiner Geschichte eingetragen.

Welcher hat die meisten PS?
Der Ford GT40 mit 900 PS. Ich gehe manchmal auf die Rennstrecke oder auf meine Landebahn damit.

Fahren Sie noch Rennen?
Ja, in einem Lincoln Baujahr 1927 mit einem Achtzylindermotor. Der hat beim Indy 500 teilgenommen, hatte deshalb nur hinten Trommelbremsen. Da ich auf richtigen Rennstrecken fahre, musste ich vorne Scheibenbremsen und bessere Federn einbauen.

Der größte Exot?
Ein Puma aus brasilianischer Produktion. Ich habe ein Original mit VW-Motor und einen, in den ich den BMW-Formel-1-Turbo aus den 1980er-Jahren eingebaut habe. Das Ding hat 650 PS und kann vor lauter Kraft kaum geradeaus fahren.

www.porsche.de

Klassenbester.
Trotzdem geliebt.
Oder gerade deswegen?

Bei der auto motor und sport-Leserwahl „Best Cars 2016“ gewinnt der 911 die Gesamtwertung in den Kategorien „Sportwagen“ und „Cabrios“.

Wir sagen zweimal herzlich „Danke“ bei unseren Fans und den Lesern.

BEST CARS 2016 auto motor sport

PORSCHE

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 12,4–10,3 · außerorts 6,8–6,6 · kombiniert 8,9–7,9; CO_2-Emissionen 204–180 g/km

Traktions-

Die erste Runde im neuen VW Tiguan findet im verschneiten Lappland statt. Kein Problem für die zweite Generation des SUV-Bestsellers? Fahrbericht.

Um 33 Millimeter nimmt die Höhe zum Vorgängermodell ab; damit wirkt der neue Tiguan weniger hochbeinig

Was macht einen kompakten SUV erfolgreich? Bitte entschuldigen Sie, wenn wir Ihnen jetzt in die Gedanken grätschen und Ihre innere Argumantationskette aus einfachem Einstieg, erhöhter Sitzposition und guter Alltagstauglichkeit unterbrechen – den Erfolg begründet oder verhindert nämlich meist das Design.

Dem entsprechend hätte der VW Tiguan noch erfolgreicher sein können, wenn viele SUV-Interessenten sein Äußeres nicht als, nunja, bieder und brav bezeichnet hätten. Und der Neue? Der liegt ganz auf der aktuellen Falz- und Kantenlinie, die Golf und Passat bereits eingeführt haben, erweitert sie aber um eine äußerst stämmige Front. Man muss kein Marktforscher sein, um diesen Look als erfolgsversprechend zu deuten.

Noch etwas stützt die Prognose, dass Generation zwei ein echter Bestseller wird: Die Entwickler haben den Praxisnutzen noch einmal erhöht und Versäumnisse nachgeholt. So lassen sich die Rücksitzlehnen nun per Fernentriegelung umlegen. Zudem erhält der Tiguan den vernünf-

Kunst

tigen, herausnehmbaren doppelten Ladeboden. Die Rückbank ist nun um 18 statt bisher 16 Zentimeter in der Länge verschieb-, die Lehne wie gehabt im Winkel verstell- und damit der Kofferraum noch besser einteilbar. Er fasst nun 520 Liter, nimmt man eine nahezu vollständig zurückgeschobene Rückbank zum Maßstab. Bis zu 1655 Liter sind es maximal.

Doch das wären vor allem Argumente, die Neukunden gewinnen könnten. Wer dagegen schon einen Tiguan fuhr, wird sich im Neuen sofort wohl fühlen; die grundsätzliche Aufteilung der Bedienelemente ist geblieben, das etwas kastige Design des Armaturenbretts glücklicherweise nicht. Die wichtigsten Funktionen sind nach wie vor ausgelagert und bedürfen keiner Menü-Klickerei. Bedienung? Einfach.

Man fühlt sich sofort wohl

Besonders in seiner Klasse machen den VW dabei nicht die Konnektivität mit der Möglichkeit zur Einbindung von Smartphones und Tablets, die induktive Ladevorrichtung sowie die Online-Dienste – ähnliche Gadgets

Das Headup-Display fährt bei Bedarf aus dem Armaturenbrett – das ist keine sehr elegante Lösung

Via Drehregler kann der Fahrer den Allradmodus vorwählen und per Knopfdruck die Stoßdämpfer-Kennlinie

Weil die Instrumente nun digital dargestellt werden, ist zwischendrin Platz für die Navigationsdarstellung

Bei Ausflügen ins Gelände kann man sich den Neigungswinkel des Tiguan anzeigen lassen

An der tief heruntergezogenen Heckklappe erkennbar: die niedrige Ladekante

bieten andere Hersteller auch. Nein, es ist diese eindeutige Bekenntnis zu Praxistauglichkeit und Fahrkomfort. Drei-Zonen-Klimaautomatik, bequeme Sitze, schluckfreudige Federung, niedriger Geräuschpegel, einfache Bedienbarkeit und viel Platz ergeben eine Kombination, die den neuen Tiguan zu einem angenehmen Reisebegleiter werden lassen.

Dank des längeren Radstands freuen sich Fondpassagiere künftig über fast drei Zentimeter mehr Kniefreiheit. Klar, dass dem ein Größenwachstum zugrunde liegt. Dennoch soll der Neue bei vergleichbarer Ausstattung mehr als 50 Kilogramm leichter als sein Vorgänger sein.

Vieles macht das Leben mit dem Tiguan so unkompliziert. Etwa die Möglichkeit, die Heckklappe durch eine Fußbewegung automatisch öffnen und schließen zu lassen. Oder die umklappbare Beifahrersitzlehne, um besonders langes Transportgut zu verstauen. Genauso praktisch: die niedrige Ladekante des Kofferraums. Richtig, das hat mit der eigentlichen Idee eines SUV nichts zu tun, sondern kennzeichnet ein durchdachtes Auto. Und es zeigt den notwendigen Wandel innerhalb dieser Klasse: SUV müssen sich im Nutzwert den Vans und beim Komfort den Kombis annähern – sowie leichter werden, um weniger Kraftstoff zu verbrauchen.

Gute Traktion auf Schnee

Nach besserem Vorwärtskommen in hartem Gelände dagegen verlangen abgesehen von Bergbauern wohl die wenigsten Käufer. Dennoch weist VW explizit darauf hin, dass die Karosserie des Tiguan mit 4Motion-Antrieb elf Millimeter höher liegt als diejenige des Fronttrieblers und samt sogenannter Offroad-Frontpartie 25,6 statt 18,3 Grad Böschungswinkel bietet. Wesentlich interessanter dürfte für künftige Käufer allerdings sein, dass ihr allradgetriebenes SUV eine Anhängelast von 2500 Kilogramm bewältigen kann sowie gegen Aufpreis (ab 340 Euro) das Rückwärts-Rangieren mit Anhänger nahezu selbstständig übernimmt. Doch tatsächlich verbessert bei SUV der Allradantrieb in der Regel vor allem die

Auch so etwas kann der Tiguan bei abgeschaltetem ESP und großer Spielwiese

Um 18 Zentimeter lässt sich die Rückbank verschieben. Zudem ist die Neigung der Lehne verstellbar

Stramme 340 Nm Drehmoment sowie 150 PS liefert der Zweiliter-Diesel

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Geländewagen, Länge x Breite x Höhe 4486 x 1839 x 1643 mm, Radstand 2681 mm, Leergewicht 1598 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 235/55 R 18.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Siebengang-DSG-Getriebe

Motor

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1968 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 1750/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 9,3 s
Höchstgeschwindigkeit..... 200 km/h
Gesamtverbr. (NEFZ) .....D 5,7 l/100 km

Grundpreis

VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion .....
Highline ..... 38 450 Euro

FAZIT

Kommender Bestseller

Soweit sich das auf den winterlichen schwedischen Straßen beurteilen lässt, hat VW beim Tiguan ein klug durchdachtes Gesamtpaket entwickelt. Das neue Kompakt-SUV ist komfortabel, praktisch, einfach zu bedienen und bietet viel Platz. Generation zwei dürfte mindestens so erfolgreich werden wie ihre Vorgängerin.

Der Umgang mit dem Tiguan ist einfach unkompliziert. Das macht ihn zum angenehmen Reisebegleiter

Traktion auf rutschigem Untergrund, erhöht also die Sicherheit. Weshalb VW darauf folgerichtig einen Fokus legt: Ein Drehregler in der Mittelkonsole steuert die so genannte 4Motion Active Control und beeinflusst damit die Arbeitsweise der Lamellenkupplung.

Dahinter verbergen sich die vier Modi namens Onroad, Snow, Offroad und Offroad Individual. Wie der mit Winterreifen ohne Spikes ausgerüstete Tiguan bei der ersten Fahrt im nordschwedischen Lappland eindrucksvoll beweist, liefert er eine enorm gute Traktion auf Schnee und Eis. Vor allem der Modus Snow verbessert die Fahrstabilität auf glatter Fahrbahn deutlich

Wie der Vorgänger ist auch der neue 4x4-Tiguan im Prinzip ein Fronttriebler, dem bei Bedarf der Hinterradantrieb zur Hilfe eilt. Wieviel das ist, entscheidet die Sensorik anhand des gemessenen Schlupfs, übermittelt der Ölpumpe den Auftrag, Druck aufs Lamellenpaket zu geben und somit Drehmoment ans Heck weiterzuleiten. Das kann durchaus soviel sein, dass sich das SUV bei abgeschaltetem ESP im sämigen Drift übers Eis treiben lässt.

Bei diesem Fahrzustand gehen die Assistenzsysteme längst in Habacht-Stellung. Serienmäßig kommt der Tiguan mit einer aktiven Motorhaube, mit City-Notbremsfunktion samt Fußgängererkennung sowie einem Spurhalte-Helfer. Optional gibt es den aus dem Passat bekannten Emergency Assist; er hält das Fahrzeug automatisch auf der Straße und bremst es bis zum Stillstand ab, wenn der Fahrer keine Reaktion zeigt – etwa nach einem Herzinfarkt oder Schlaganfall am Steuer.

Langer Radstand kommt später

Zur Markteinführung Ende April rollt der Tiguan zunächst in zwei Motorvarianten zu den Händlern: mit dem 180 PS starken 2.0 TFSI (Benziner) sowie dem hier gefahrenen Zweiliter-TDI mit 150 PS. Letzterer zeigt sich selbst auf glatten Straßen als angenehmer Partner, entfaltet sein Drehmoment gleichmäßig sowie gut dosierbar und harmoniert mit dem optionalen DSG hervorragend.

Später wird VW den Tiguan auch in Deutschland mit einem um 110 Millimeter verlängerten Radstand liefern – eine Version, die vor allem in China und den USA nachgefragt wird. Zudem sind starke Motorisierungen bis 240 PS angekündigt. Doch die dürften wohl eher selten bestellt werden. Deutlich größere Verkaufszahlen sollten der künftige Einstiegsdiesel mit 115 PS sowie der kleine Benziner mit 125 PS bringen (beide rein frontgetrieben). Letzteren wird es ab 25 975 Euro geben, also 350 Euro teurer als den bisherigen Basisbenziner.

Text: Marcus Peters
Fotos: Martin Meiners

Bei der ersten Ausfahrt auf verschneiter Straße beeindruckt der spurtreue VW

DER NEUE FORD **S-MAX**
mit intelligentem Allradantrieb

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Eine Idee weiter

Das große Messen

Quer durch alle Klassen wetteifern BMW und Mercedes miteinander. Die Königsdisziplin ist seit jeher der Wettbewerb in der Oberklasse – auch bei den Dieseln.

Ehe ehrgeizige Menschen sich in den Kopf setzten, Audi zur dritten Premium-Marke in Deutschland zu machen und diesen langen Weg 1988 mit dem Audi V8 begannen, herrschten klare Verhältnisse im Oberhaus: Mercedes oder BMW, das war die Frage. Alternativen wie Jaguar, Maserati oder exotische Amerikaner standen damals unter Unzuverlässigkeitsverdacht, Lexus war noch nicht auf dem Plan. Siebener oder S-Klasse – zwischen diesen zweien fiel die Entscheidung; dieser Vergleichstest ist also gleichsam Reminiszenz an die 70er, 80er und 90er und präsentiert, da sind wir fast wie mancher Radiosender, das Beste von heute.

Anders als in den frühen Jahren der deutschen Oberklasse geben heute allerdings Diesel den Ton an. Benziner – ja, die haben beide natürlich auch im Programm. Prestigeträchtige Zwölfender wie einst, als BMW 1987 im 750i mit 300 PS vorpreschte und Mercedes erst 1991 mit dem 600 SE konterte, der sicher ganz zufällig 300 Kilowatt oder 408 PS auffuhr, leistet sich jedoch nur noch Mercedes in den Langversionen. Doch die Stückzahlmusik spielt bei den Dieseln, die nichts, aber auch gar nichts mehr zu tun haben mit jenem Mercedes 300 SD der späten 70er, der mit 115 beschaulichen Fünfzylinder-PS speziell für die USA und Kanada entwickelt worden war. Einen Diesel für die USA zu entwickeln – das würde sich jeder heute aus aktuellem Anlass sehr gründlich überlegen, doch das ist ein anderes Thema.

Möge die Macht mit dir sein

115 PS bringen die zwei Dreiliter-Diesel unseres Vergleichs wohl schon bei leicht erhöhtem Leerlauf zustande. Rund 260 stehen für beide im Datenblatt, und mit 620 Newtonmetern erreicht das verfügbare Drehmoment Dimensionen, von denen auch der Fahrer starker Benziner nur träumen kann.

Die motorische Macht ist also mit den Fahrern dieser Fünfmeter-Limos, die auch wegen sehr reichhaltig eingebauter Sonderausstattung keine Leichtgewichte sein können. Immerhin: Der 730d, dessen Struktur zum Teil aus Carbon gefertigt ist, ist nahezu 200 Kilogramm leichter als der S 350 d, der die Zwei-Tonnen-Grenze hinter sich lässt.

Wegen der vielen Masse hat man hier wie da erst einmal das Gefühl des Umsorgt- und Geschütztseins.

IM VERGLEICH

BMW 730d: 265 PS, 0–100 km/h in 5,9 s, 250 km/h, ab 82 600 Euro

MERCEDES S 350 d: 258 PS, 0–100 km/h in 6,5 s, 250 km/h, ab 81 753 Euro

S 350 d

Die Cockpit-Architektur folgt der bekannten BMW-Linie. Vorn ist der Siebener sehr großzügig dimensioniert

BMW Unter all dem Luxus und Pomp der Oberklasse lässt der Siebener das Fahrerauto spüren

Gestepptes Leder und Massagesitze auch im Fond sind nur ein winziger Ausschnitt aus dem umfangreichen Optionsangebot. Der partiell mit Carbon verschlankte BMW bringt 1864 Kilogramm auf die Waage, wirkt aber leichter

Farbe und Anzeige der Instrumente wechseln, hier der Eco-Pro-Modus

515 Liter Volumen, 586 kg Zuladung, Heckdeckelautomatik serienmäßig

Mit hellem, manchmal vorlautem Klang legt sich der Dreiliter mächtig ins Zeug und reagiert fein aufs Gas

Reichlich Platz bieten beide, dazu das schöne Ambiente feinster Materialien und sorgsamer Verarbeitung. Es ist ein Klischee, klar. Aber wenn die mächtigen Türen sanft ins Schloss fallen (oder per Soft Close ins Schloss gezogen werden), bleibt die Welt ein Stück weit draußen, und die Insassen tauchen ein in einen Kokon der Ruhe.

Besonders der Mercedes versteht sich auf dieses wohltuende Entkoppeln, auch weil sein Motor mit warmer dunkler Stimme nur leise in die Ohren dringt. Wobei: Der prägnant tönende Reihensechser des BMW lässt höchstens unter Last etwas mehr von sich hören, vor allem beim Anfahren und beim Beschleunigen in den unteren Gängen der Achtgangautomatik, die geschmeidig und schnell agiert, hin und wieder aber zurückschaltet, ohne dass das angesichts der Drehmomentmassen nötig erschiene.

Der Mercedes schöpft seine Durchzugskraft gelassener aus, seine neue Neungangautomatik lässt den Bullen da vorn öfter mal ziehen, anstatt ihm kleinere Gänge mit höheren Drehzahlen zu verschreiben. Das passt subjektiv irgendwie besser zu dieser Art von Auto, das ja die reichlichen Leistungsreserven eher als Guthaben ansieht, dessen Verzinsung in Drehmoment und Gelassenheit ausgezahlt wird.

Der Mercedes legt ab wie eine große Jacht, der BMW geht spritziger ran, hängt williger am Gas, animiert den Fahrer eher, das Gaspedal in den Bodenteppich zu pressen, den Reihensechser drehen zu lassen – wozu der gern bereit ist. Subjektiv und objektiv ist der 730d das flinkere Auto, der S 350 d hingegen der gesetztere Typ. Antriebstechnisch sind beide also klar positioniert in großer Nähe zur Markentradition, was schon einmal eine gute Hilfe bei der Kaufentscheidung sein kann.

Dass der BMW ein wenig weniger verbraucht als der Mercedes, dürfte Kunden, die in beiden Fällen inklusive etwas Zubehör mit Preisen um die 100 000 Euro rechnen müssen, wenig interessieren. Mit 8,2 (BMW) oder 8,6 Litern Testverbrauch (Mercedes)

131

Meter

benötigt der Mercedes aus 190 km/h bis zum Stillstand. Dem BMW reichen lediglich 125 Meter

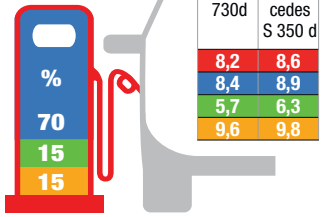
DATEN UND auto motor sport-MESSWERTE

Fahrzeugtyp		BMW 730d	Mercedes S 350 d
Antrieb			
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	V/6
Hubraum	cm^3	2993	2987
Leistung	kW (PS) bei 1/min	195 (265) 4000	190 (258) 3600
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	620 bei 2000	620 bei 1600
Kraftübertragung		Hinterradantrieb Achtgangautomatik	Hinterradantrieb Neungangautomatik
Testwagenbereifung	vorn hinten	245/45 R 19 Y 245/45 R 19 Y Pirelli P Zero	245/45 R 19 Y 275/40 R 19 Y Michelin Pilot Sport 3
Maße/Gewichte			
Leergewicht/Zuladung	kg	1864/586	2040/615
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	5098 × 1902 (2169) × 1478	5116 × 1899 (2130) × 1496
Radstand	mm	3070	3035
Wendekreis links/rechts	m	12,0/12,1	11,9/11,8
Gepäckraum	l/VDA	515/515	510
Anhängelast/gebremst	kg	750/2100	750/2100
Innenbreite v./h.	mm	1570/1535	1540/1555
Innenhöhe v./h.	mm	1030/940	1050/995
Normsitzraum	mm	765	745
Verbrauch/Reichweite/CO_2			
Testverbrauch	l/100 km	8,2	8,6
ams-Eco		5,7	6,3
ams-Pendler		8,4	8,9
ams-Sportfahrer		9,6	9,8
CO_2-Ausstoß im Test	g/km	216	227
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Diesel	Diesel
Stadt/über Land/gesamt		5,5/4,2/4,7	6,4/4,6/5,3
Schadstoffeinstufung		Euro 6	Euro 6
CO_2-Ausstoß (NEFZ)	g/km	124	139
Effizienzklasse		A+	A
Tankinhalt	l	78	70
Reichweite	km	951	813
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit			
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		4,1	4,5
0 – 100 km/h		5,9	6,5
0 – 120 km/h		8,1	9,0
0 – 130 km/h		9,5	10,6
0 – 140 km/h		11,0	12,2
0 – 160 km/h		14,6	16,2
0 – 180 km/h		19,2	21,1
0 – 200 km/h		25,0	27,7
0 – 400 m		14,2	14,7
Zwischenspurt	s		
60 – 100 km/h		3,2	3,6
80 – 120 km/h		4,0	4,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250
Bremswege			
aus 100 km/h kalt	m	37,3	37,2
aus 130 km/h kalt/warm		59,0/57,6	60,5/60,3
aus 190 km/h kalt		125	131
Innengeräusche			
bei 80 km/h	letzter Gang	62	60
bei 100 km/h	dB(A)	65	63
bei 130 km/h		68	66
bei 160 km/h		72	70
bei 180 km/h		75	72
Fahrversuche			
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	62,0/62,9	63,9/64,2
doppelter Spurwechsel	km/h	132,4/133,8	132,9/133,8
Fahrdynamikbewertung		◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkpräzision	indirekt/direkt		
Balance	unter-/übersteuernd		
ESP	konservativ/sportlich		
Beherrschb.	leicht/anspruchsv.		
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.		
Kosten			
Festkosten	Euro		
Steuer		333,–	373,–
Haftpflicht		521,–	406,–
Teilkasko[1]		596,–	531,–
Vollkasko[2]		1390,–	1688,–
Unterhaltskosten im Monat[3]			
bei 15 000 km/Jahr	Euro	295,–	321,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	472,–	532,–
Grundpreis	Euro	82 600,–	81 753,–

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB; [3] ohne Wertverlust

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch
Zusammensetzung:
70 % **Pendler:** typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15 % **Eco:** besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15 % **Sportfahrer:** sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



BMW 730d	Mercedes S 350 d
8,2	8,6
8,4	8,9
5,7	6,3
9,6	9,8

Der Preis fürs größte Display geht vorerst nach Stuttgart. Das Lenkrad hat nur noch zwei Speichen. Stört das? Nein

MERCEDES Trotz aller Digitalisierung strahlt die S-Klasse Wärme und große Gelassenheit aus

Dass dies keine C-Klasse ist, registriert der Uneingeweihte nicht immer sofort. Die Dimensionen mit weit über fünf Metern Länge, die dem Fond Großzügigkeit schenken, schaffen jedoch Klarheit: Hier fährt ein S

Auch die S-Klasse bietet dem Fahrer viele Instrumentenkonfigurationen

Minimal mehr Stauraum und Zuladung, schmalere Ladekante

Wie von weit entfernt nuschelt der etwas weniger spritzige Dreiliter-V6 tieffrequent in den Innenraum

liegen beide deutlich über den Werksangaben, doch das ist ja angesichts der realitätsfremden Prüfbedingungen heute die Norm und nicht die Ausnahme.

Der Mercedes isoliert mehr vom Geschehen und ist auch bei hohem Tempo leiser als der BMW, obwohl beide mit der optionalen Verbundverglasung ausgestattet sind. Auch die Straße hält der Benz seiner Besatzung gründlicher vom Leib. Serienmäßig rundum luftgefedert (BMW nur an der Hinterachse), filtert er Wellen, Buckel und Fugen noch einen Tick besser weg als der ebenfalls sehr gute 730d, leistet sich dafür aber auf kleinen Unebenheiten ein minimales Zittern der Vorderachse, typisch für luftgefederte Autos.

Agiler BMW, schneller Mercedes

In Kurven liegt er auch gewichtiger in der Hand, zeigt jedoch weniger Seitenneigung als der BMW. Doch langsam ist der Mercedes nicht, wie die Slalom- und Spurwechseltests zeigen. Gut möglich, dass hier die breite Mischbereifung des Testwagens (2915 Euro) zum Tragen kommt. Jedenfalls erreicht der S 350 d bei Bedarf ebensolche Tempi wie der 730d, der zwar früher ins Untersteuern gerät, mit seiner sehr sensibel ansprechenden Integral-Aktivlenkung (1450 Euro) für eine große Limousine überraschend direkt einlenkt.

So sind sich die Rivalen beim Fahrverhalten nähergekommen, ohne ihre Tugenden – bestmöglicher Komfort beim Benz, anspringende Dynamik beim BMW – aufzugeben. Auch bei Cockpitgestaltung und Bedienkonzept bleibt die S-Klasse trotz animierter Hauptinstrumente und neuer Bedienelemente eher klassisch, der Siebener wirkt innovativer. Selbst wenn man Gestensteuerung angesichts reichlich vorhandener sonstiger Bedienelemente als Gag abtut: Insgesamt ist der BMW tipptopp beherrschbar, die S-Klasse gibt sich etwa bei den Lenkradtasten umständlicher. Doch das ist Jammern auf sehr hohem Niveau.

Da liegen auch die Grundpreise mit jeder Menge Optionsluft nach oben. Egal wie: Unbezahlbar bleibt bei beiden die Kombination aus tollem Komfort, gediegener Verarbeitung, zeitgemäßer Bedienbarkeit und – nicht zuletzt – einer Portion Fahrspaß. Ein Paket, das der neue Siebener am Ende einen Hauch kompletter schnürt.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Hans-Dieter Seufert

75 dB(A)
beträgt das Innengeräusch des BMW bei 180 km/h trotz Doppelverglasung. Mit nur 72 dB(A) ist der Mercedes erheblich leiser

FAZIT

Eigenschafts-Sieger

1 BMW
Knapper kann die Eigenschaftswertung nicht entschieden werden. Der fahraktivere BMW punktet dann auch bei den Kosten und gewinnt dieses Duell auf Augenhöhe.

2 MERCEDES
Unter Komfortaspekten ist die S-Klasse ungeschlagen. Kleine Bedien- und Multimediaschwächen kosten sie, wie auch die weniger bissigen Bremsen, den Sieg.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		BMW 730d	Mercedes S 350 d
Karosserie			
Raumangebot	(20)	12	12
Außenabmessungen	(10)	4	3
Kofferraum	(15)	7	7
Zuladung	(10)	7	8
Variabilität/Funktionalität	(10)	8	8
Instrumente/Anzeige	(5)	5	4
Bedienung	(10)	9	8
Rundumsicht	(10)	6	6
Qualitätsanmutung	(10)	10	10
Summe	**(100)**	**68**	**66**
Sicherheit			
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(40)	21	26
Licht	(10)	10	10
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	2	2
Bremsweg kalt (130 km/h)	(5)	3	2
Bremsweg warm (130 km/h)	(10)	7	5
Verzögerung (190 km/h)	(5)	5	4
Pedalgefühl	(5)	5	5
Fahrsicherheit	(15)	14	14
Summe	**(100)**	**67**	**68**
Komfort			
Federungskomfort	(25)	23	24
Sitze vorn	(15)	14	15
Sitze hinten	(10)	9	9
Multimedia	(20)	19	17
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	10	8
Klimatisierung	(10)	10	10
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	5
Geräuscheindruck	(5)	4	5
Summe	**(100)**	**93**	**93**
Antrieb			
Laufkultur	(10)	7	8
Durchzugskraft	(10)	9	8
Leistungsentfaltung	(5)	4	4
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	9	10
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	10	10
Zwischenbeschleunigung	(5)	4	3
Testverbrauch	(20)	9	8
Lademöglichkeiten	(10)	–	–
Reichweite Elektro	(10)	–	–
Reichweite	(5)	5	5
Summe	**(100)**	**57**	**56**
Fahrverhalten			
Fahrdynamik	(20)	8	9
Handling/Fahrspaß	(25)	23	21
Lenkung	(20)	18	19
Wendekreis	(10)	0	1
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	10	10
Geradeausl./Windempf.	(10)	9	10
Summe	**(100)**	**68**	**70**
Umwelt			
Well-to-Wheel-CO_2-Emission	(30)	13	12
Emissionen nach NEFZ	(15)	11	10
Stand- und Fahrgeräusch	(5)	4	5
Summe	**(50)**	**28**	**27**
Eigenschaftswertung	**(550)**	**381**	**380**
Kosten			
Grundpreis*	(25)	25	25
Ausstattung*	(10)	10	8
Aufpreisgestaltung	(5)	3	3
Wiederverkaufschancen	(10)	8	8
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	10	10
Wart./Reparatur 100 000 km*	(15)	15	14
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	15	15
Garantie	(10)	5	5
Summe	**(100)**	**91**	**88**
Gesamtwertung	**(650)**	**472**	**468**
		1	**2**

* Bester erhält volle Punktzahl

BMW 225xe

Der Active Tourer mit Plug-in-Hybrid wartet mit elektrischem Allradantrieb und relativ günstigem Preis auf. Fahrbericht.

Hartgesottene BMW-Fans mögen immer noch mit ihm fremdeln, doch der erste Van der Marke, dazu noch mit Frontantrieb, verkauft sich gut: 84 000 Active Tourer waren es im letzten Jahr. Ab März erweitert der 225xe als Plug-in-Hybrid das Angebot. Und, Achtung, er hat Heckantrieb – zumindest solange er rein elektrisch fährt. Denn der 65-kW-Elektromotor steckt an der Hinterachse.

Also los. Die Sechsstufenautomatik auf „D“, der 225xe rollt elektrisch an, zieht dank der 165 Nm der E-Maschine flott auf Tempo 50. Der 136 PS starke Dreizylinder aus dem 218i grummelt an der Vorderachse meist erst ab Tempo 80 los, außer bei voller Beschleunigung. Im Max-eDrive-Modus sind rein elektrisch sogar bis zu 125 km/h drin. Dann schmilzt die elektrische Maximalreichweite deutlich unter die von BMW angegebenen 41 Kilometer.

Doch vielen Pendlern sollte das für den Weg ins Büro reichen. Wer sich elektrische Restreichweite für die Stadt aufsparen möchte, wählt den Save-Battery-Modus. Dann wechselt der 225xe auf den Dreizylinder, während der aktuelle Ladezustand des unter der Rückbank angeordneten 7,7-kWh-Akkus beibehalten oder während der Fahrt auf mindestens 50 Prozent angehoben wird.

Wer will, kann über die klassischen BMW-Fahrmodi „Comfort“, „Sport“ und „Ecopro“ sowie über die manuelle Gasse des Automatikgetriebes weiteren Einfluss auf die Arbeitsweise des Hybridsystems nehmen. Oder es im Standard-Modus „Auto eDrive“ sich selbst überlassen, denn es organisiert sehr unaufgeregt und komfortabel das Zusammenspiel zwischen knurrigem Benziner und leiser E-Maschine sowie den Wechsel zwischen Zwei- und Vierradantrieb.

Günstiger als ein 225i xDrive

Der funktioniert übrigens auch noch, wenn der Active Tourer lange nicht mehr an der Steckdose war. Über einen riemengetriebenen Hochvolt-Startergenerator stellt der Benziner die nötige Energie für den Antrieb der Hinterräder bereit.

Dank der zusätzlichen Elektro-Power fühlt sich der 225xe wie ein gedopter 218i an. Die Systemleistung entspricht mit 224 PS jedoch fast der eines 225i (231 PS). Und der Preis? Liegt mit 38 700 Euro um 1500 Euro unter dem eines 225i xDrive – bei besserer Serienausstattung.

Text: Peter Wolkenstein

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Van, Länge x Breite x Höhe 4342 x 1800 x 1556 mm, Radstand 2670 mm, Leergewicht 1735 kg.

Kraftübertragung/Fahrwerk

Allradantrieb, Sechsgangautomatik, Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 205/55 R 17.

Motor/E-Antrieb

Dreizylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1499 cm³, Leistung 100 kW (136 PS) bei 4400/min, max. Drehmoment 220 Nm bei 1250/min, Synchron-Elektromotor, Leistung 65 kW, max. Drehmoment 165 Nm, Systemleistung 165 kW (224 PS).

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 6,7 s
Höchstgeschwindigkeit..... 202 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ) .....
.....S 2,0 l/100 km+11,8 kWh

Grundpreis

BMW 225xe Active Tourer ..... 38 700 Euro

FAZIT

Unauffälliges Zusammenspiel der Hybridkomponenten, keine nennenswerten Einbußen beim Gepäckraum

Keine verschiebbare Rückbank lieferbar, verringerte Kopffreiheit im Fond

Automatikgetriebe und Navi-System sind serienmäßig

Drei Zentimeter höhere Bank ohne Längsverstellung

Schalter für verschiedene Hybrid- und Fahrmodi

Lexus RX 450h F-Sport

Mehr Assistenz, mehr Ausstattung, mehr Mehr bei Lexus' großem SUV. Aber macht ihn das alles wirklich besser? Test.

Am Ende ist dann alles gut, weil die Straße zählt. Am Anfang sitzt du vor der Liste mit Technikelementen, mit denen sich der RX 450h rüstet: klar, Hybridantrieb, bei dem zwei E-Motoren (123 kW vorn, 50 kW hinten) und der bekannte, nun direkteinspritzende 3,5-Liter-V6 kooperieren. Der hintere E-Motor sorgt für Gelegenheits-Allrad, ohne dass sich je Gelände-Ambitionen ergäben. Dazu hat der RX das komplette Assistenzdies und jedes Komfortdas, ein geradezu beeindruckend schwer bedienbares Infotainment, WLAN, 12,3-Zoll-Monitor, fünf Fahrprogramme, Volldigitalinstrumente, Adaptivdämpfer und aktive Stabilisatoren.

Ja nun, da müsste man mal schauen, wie das alles so funktioniert. Also einsteigen. Der RX 450h bringt vier Passagiere fast schon feudal unter. Startknopf drücken, und mit einem Surren startet der E-Motor. Leise rollt der RX an, aber nur kurz, bereits bei sachtem Druck aufs Gas schaltet sich der Verbrenner zu – dezent und kultiviert, das Antriebsmanagement hat Lexus brillant drauf. Doch drängt sich der V6 selbst im reinen E-Modus häufig in den Antriebsvordergrund. So werden die E-Werke zu Boostern degradiert. Mit 313 PS Systemleistung drückt der RX vehement voran, wegen des stufenlosen Planetengetriebes oft mit hohen Drehzahlen. Selbst die sechs fest einprogrammierten Gangstufen sind so fest nicht programmiert – das Getriebe ändert auch da ständig die Übersetzung. Bei Tacho 214 würgt der Limiter den Vorwärtsdrang des Antriebs ab. Angesichts des Hybridaufwands ist der RX 450h nicht sehr sparsam. 9,6 l Super/100 km im Testverbrauch entsprechen 224 g CO_2/km. Ebenso viel verblies im Test ein Volvo XC90 D5 – bei sehr ähnlichen Fahrleistungen.

Es geht immer um die Kurve

Biegen wir auf die Landstraße. Auch da rempelt der RX mit den 20-Zoll-Rädern harsch über kurze Unebenheiten. Ansonsten passt es mit dem Fahrwerk, die aktiven Stabilisatoren reduzieren die Seitenneigung tatsächlich klar, die Lenkung hat nun mehr Präzision und Rückmeldung. Was nicht heißt, dass es von beidem nicht noch mehr sein dürfte. So durchfährt der RX Kurven neutral, drängt bei Lastwechseln sacht mit dem Heck und stemmt sich weiter landauf. Er fährt sich also deutlich besser als sein Vorgänger. Und damit ist alles gut.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Dino Eisele

Das wären dann 12,3 Zoll Bildschirmdiagonale, die Instrumente sind digital. Dann wären da noch: viel Platz hinten, elektrisch klappende Lehne

TECHNISCHE DATEN

Motor/E-Antrieb

Sechszylinder-V-Motor, Hubraum 3456 cm³, Leistung 193 kW (262 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 335 Nm bei 4600/min., zwei permanenterregte Synchronmotoren, Leistung vorn/hinten 123/50 kW, max. Drehmoment vorn/hinten 335/139 Nm, Systemleistung 230 kW (313 PS).

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung	
0– 80 km/h	5,9 s
0–100 km/h	8,2 s
0–130 km/h	12,7 s
0–160 km/h	18,6 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	37,7 m
aus 130 km/h kalt	59,5 m
aus 130 km/h warm	62,0 m

Kraftstoffverbrauch

Testverbrauch	S 9,6 l/100 km

Grundpreis

Lexus RX 450h F Sport	76 350 Euro

BEWERTUNG ★★★★☆

⊕ Üppiges Platzangebot vorn und hinten, bequeme Sitze, temperamentvoller, kultivierter Antrieb mit Sparpotenzial, umfassendes Angebot an gut funktionierenden Assistenzsystemen

⊖ Herber Federungskomfort auf kurzen Unebenheiten, komplizierte Bedienung, hoher Preis, schlechte Rundumsicht

Smart Fortwo Cabrio

Pünktlich zum Frühling rollt der Smart jetzt auch als Cabrio mit flotter Stoffkapuze zu den Händlern. Fahrbericht.

Während in Deutschland der Winter Einzug hielt, luden die Schwaben zur ersten Probefahrt mit dem neuen Smart Cabrio ins sonnige Valencia: mit seinen engen Gassen das perfekte Terrain, die Oben-ohne-Variante unter die Lupe zu nehmen.

Wie beim Coupé wird das Cabrio von Dreizylinder-Benzinern angetrieben. Der Einliter-Sauger kommt auf 71 PS, der kleinere 0,9-Liter-Turbo auf 90 PS. Zum Start gibt es beide nur mit dem zackig schaltenden Sechsgang-Doppelkuppler. Im Sommer soll der rund 1000 Euro günstigere Fünfgang-Handschalter folgen. Für Kenner des aktuellen Coupés alles nichts Neues. Ganz anders: die flinke Stoffkapuze. Die gibt es nur beim Cabrio, und sie macht den Smart innerhalb von zwölf Sekunden vom geschlossenen Zweisitzer zu einem Auto mit großem Faltschiebedach bis hin zum vollständig offenen Cabriolet – und das bei egal welchem Tempo.

Doch genug der schnöden Fakten. Einsteigen und los geht's, schließlich wollen wir wissen, wie sich das Cabrio im Trubel der spanischen Küstenstadt schlägt. Enge Gassen? Kein Problem. Parkplatzsuche? Ehrensache. Und die Paradedisziplin, der Wendekreis? Wie beim Coupé rund sieben Meter. Das Beste aber: das Open-Air-Feeling des Zweisitzers. Offen kommt genau die richtige Menge frische Luft bei Fahrer und Beifahrer an. Vor allem wenn man die beiden Holme zwischen der A- und B-Säule abnimmt und im Heck verstaut. Das schmälert zwar das ohnehin spärliche Gepäckraumvolumen von rund 340 um knapp 100 Liter, von einem Cabrio erwartet man aber auch keine Raumwunder.

Günstigstes Cabrio am Markt

Was mit der Zeit allerdings stört, sind die lauten Windgeräusche, die schon bei geschlossenem Dach negativ auffallen. Richtig nervig wird es, wenn der Smart seine urbane Heimat hinter sich lässt und die Landstraßen und Autobahnen erkundet.

Zudem ist die Preispolitik nicht gerade kundenfreundlich. Mit 15 655 Euro Basispreis ist das Cabrio 4670 Euro teurer als das handgeschaltete Coupé. Hinzu kommt, dass ohne eine der drei Ausstattungslinien Passion, Prime oder Proxy weder ein Multifunktionslenkrad noch Aluräder am Start sind. Und dennoch: Günstiger kann man in Deutschland kein neues Cabrio fahren.

Text: Luca Leicht

Das Cockpit ist übersichtlich und aufgeräumt

Mit wenigen Handgriffen sind die Dachholme ausgebaut

In der Ablage der Kofferraumklappe lassen sich die Holme verstauen

Für Sicherheit sorgt eine verstärkte, rund 100 Kilo schwerere Karosserie

TECHNISCHE DATEN

Smart Fortwo Cabrio		1.0	0.9
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/3	Reihe/3
Hubraum	cm^3	999	898
Leistung	kW (PS) bei 1/min	52 (71) 6000	66 (90) 5500
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	91 bei 2850	135 bei 2500
Länge × Breite × Höhe	mm	2695 × 1663 × 1555	
Radstand	mm	1873	
Gepäckraum	l/VDA	260–340	
Beschleunigung 0–100 km/h	s	15,5	11,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	151	155
NEFZ-Verbrauch ges.	l/100 km	4,3 S	4,2 S
Grundpreis	ab Euro	15 655,–	16 550,–

FAZIT

Kleiner Wendekreis, quirliger Motor, umfangreiches Sicherheitspaket

Lenkung bei hohem Tempo nervös, hoher Preis, teure Extras, laute Windgeräusche

DACIA

www.dacia.de

Dacia Duster SCe 115 4x2: Gesamtverbrauch innerorts/außerorts/kombiniert (l/100 km): 7,7/5,6/6,4; CO_2-Emissionen kombiniert (g/km): 145. Dacia Duster: Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 8,1-4,4; CO_2-Emissionen kombiniert (g/km): 155-115 (Werte nach Messverfahren VO [EG] 715/2007).

[1] UPE zzgl. Überführung für einen Dacia Duster Essentiel SCe 115 4x2. Abbildung zeigt Dacia Duster Prestige mit Sonderausstattung. Renault Deutschland AG, Postfach, 50319 Brühl.

Fein rausgesch

Eigentlich passt ein Crossover-Premium-SUV nicht so recht in den Matsch. Aber das gilt nicht für den Jaguar F-Pace, der sich bei letzten Testfahrten in den tiefen Wäldern von Wales so richtig austoben darf.

mutzt

Die Tarnfolie ist ziemlich überflüssig, bald ist der Jaguar schlammbedeckt

Walters Arena klingt harmlos. Wir testen hier, sagen sie bei Jaguar Land Rover, verschiedene Applikationen unserer Allradautos. Die Arena befindet sich eine Autostunde von Cardiff entfernt in den Bergen, südlich des Brecon-Beacons-Nationalparks. Kleine Orte liegen verstreut zwischen den Hügeln, sie heißen Glynneath oder Ystradgynlais und sehen aus wie Kulissen einer Richard- Llewellyn-Verfilmung

Doch deswegen sind wir gar nicht hier, Walters Arena ist ein ehemaliger Tagebau. Ein Gewirr von Schotterpisten durchzieht ihn wie ein minoisches Labyrinth. Ideales Terrain, um Rallye-Sonderprüfungen abzuhalten oder um auszuprobieren, was der neue Jaguar F-Pace so alles draufhat.

Hecklastiger Allradantrieb

Ein Evoque bringt uns aus Glynneath in die Arena, auf einer Lichtung steht das Auto neben einem Wohnmobil und einem Toilettenwagen. Das alles sei hier etwas improvisiert, sagt Fahrdynamik-Versuchsleiter Glen Longbottom, doch das Gelände ideal, um viele verschiedene Fahrzustände ungestört auszuprobieren.

Dann bittet er ins Auto, nimmt zuerst auf dem Fahrersitz Platz. „Wir fahren jetzt eine Runde, damit Sie wissen, wo es langgeht, und dann wechseln wir“, sagt er und erklärt weiter, dass diese Runde durch den Tagebau gern auch als Rallye-Sonderprüfung genommen wird. Er dreht den Getriebewahlknopf auf D und legt los. Erzählt zwischendurch, dass dieses Auto noch ein Vorserienwagen sei, den 300-PS-Diesel habe und noch nicht in allen Details dem späteren Serienstand entspräche. Okay.

Während der F-Pace auf die erste schnelle Links zuhämmert, erläutert er beiläufig das Adaptive-Surface-Response-System (ASR), das auf dem von Range Rover bekannten Terrain Response basiert. Wie das Allradsystem im F-Type verfügt es zudem über Intelligent Driveline Dynamics (IDD). Dieses System erkennt über die im Fahrzeug verbaute Sensorik die Fahrzustände, verteilt die Kraft entsprechend zwischen Hinter- und Vorderachse. Abgestimmt sei das IDD so, erklärt Longbottom, dass Untersteuern möglichst früh unterbunden werde, eine leicht übersteuernde Tendenz sei dagegen erwünscht, schließlich solle sich der F-Pace beim Fahrer wie ein echter Jaguar anfühlen.

Das demonstriert er dann auch gleich, indem er sehr lässig durch eine schnelle S-Kombination driftet

Das Infotainent teilt sich der F-Pace mit anderen Modellen des Hauses. Dank IDD-System sind lässige Heckschwenks kein Problem

Entwicklungschef Andy Whyman weiß alles über die Dynamik des F-Pace

und zwischendurch sagt, bei der nächsten Kurve müsse ich nachher aufpassen, da liege ein großer Stein innen am Scheitelpunkt. Der Stein ist ein reserveradgroßer Betonbrocken, den jemand mit roten Warnstreifen kenntlich gemacht hat.

Starker Diesel, feine Automatik

Bei der nächsten Runde hält sich der Jaguar-Mann diskret zurück, bedient vom Beifahrersitz die Knopfleiste mit den Fahrdynamikprogrammen und gibt wertvolle Hinweise zum Griplevel der jeweils vor uns liegenden Passagen. Was zuerst auffällt im F-Pace: die sanfte Gewalt des V6-Diesel. Er drückt den 1,9 Tonnen schweren SUV mächtig nach vorn, gewohnt unaufgeregt und aufmerksam agiert dabei die Achtgangautomatik.

Der Schotter prasselt gegen Unterboden und Radläufe, während wir auf die ersten Kurven zubeschleunigen. Kurz auf die Bremse, sanft einlenken, – Vollgas befiehlt Longbottom. Das Heck wischt leicht nach außen, der Jaguar rutscht, vergrößert den Kurvenradius nur leicht und prescht ein paar Hundert Meter geradeaus auf die nächste Kurvenkombination zu. Diesmal klappt es besser, man gewöhnt sich schnell an die dynamische Auslegung des Allradsystems. Noch eine Runde? Klar, machen wir.

Dann wartet F-Pace-Entwicklungsleiter Andy Whyman mit einem weiteren Vorserien-F-Pace. Mit dem fahren wir in schwereres Gelände: Offroad-Straßen, die offenbar sonst von schwerem Bergbaugerät genutzt werden, hier hat der Schotter eher Rugbyball-Größe. Der F-Pace turnt auch darüber hinweg: 21 Zentimeter Bodenfreiheit, sagt Whyman.

Danach demonstriert er eine weitere F-Pace-Besonderheit: ASPC, das steht für All Surface Progress Control, der Funktionsumfang reicht von Traktionshilfe bis zu Notfallbremsas-

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeug		Jaguar F-Pace 30d AWD Pure	Porsche Macan S Diesel
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	V/6
Hubraum	cm^3	2993	2967
Leistung	kW (PS) bei 1/min	221 (300) 4000	190 (258) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	700 bei 2000	580 bei 1750
Länge × Breite × Höhe	mm	4731 × 1936 × 1652	4697 × 1923 × 1624
Radstand	mm	2874	2807
Gepäckraum	l/VDA	650–1740	500–1500
Beschleunigung 0–100 km/h	s	6,2	6,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	241	230
NEFZ-Verbrauch ges.	l/100 km	6,0 D	6,1 D
Grundpreis	ab Euro	57 690,–	60 548,–

SIEGEN.

MACHT EINFACH MEHR SPASS.

BEST CARS 2016
auto motor und sport

**DER ABARTH 595 UND 695 BIPOSTO.
GEWINNER DER »BEST CARS« LESERWAHL 2016*.
DANKE AN ALLE, DIE MIT UNS AN SIEGE GLAUBEN.**

* IN DER KATEGORIE »MINICARS – IMPORT«, HEFT 4/2016

ABARTH.DE

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) nach RL 80/1268/EWG für den ABARTH 695 biposto mit 139 kW (190 PS): innerorts 8,2; außerorts 5,1; kombiniert 6,2. CO_2-Emissionen (g/km): kombiniert 145.

VERGLEICH

Kann er mit dem Macan mithalten?

Konkurrenz für den Porsche Macan: Der neue Jaguar F-Pace ist minimal größer, bietet innen etwas mehr Platz und hat einen kräftigeren Diesel – gar nicht so schlecht für einen Newcomer.

Jaguar F-Pace

Hohes Heck, kleine Scheibe, großer Kofferraum: 650 Liter passen in den F-Pace

Das große InControl-Touch-Paket kostet 3475 Euro, inklusive Soundsystem. Hinten gibt es üppige Kopffreiheit und viel Knieraum, die Lehne ist geteilt vorklappbar

Porsche Macan

Er wirkt nicht nur zierlicher. Der Macan hat den kleineren Kofferraum: 500 Liter

Der Macan wirkt mit seinen vielen Knöpfen etwas unaufgeräumt, das PCM kostet hier 1547 Euro, allerdings ohne Soundsystem und Connect-Plus-Modul

sistent und Lowspeed-Tempomat. Der arbeitet von Schrittgeschwindigkeit bis zu 30 km/h und hilft dabei, auf schwierigem Terrain gleichmäßig und sicher vorwärtszukommen.

Auch das dürfen wir ausprobieren, wie eigentlich alles. Nur auf Asphalt, da können wir den F-Pace nicht fahren. Dabei wird er dort nach dem Marktstart im April auf seinen schärfsten Rivalen treffen: den Porsche Macan.

Der Porsche ist etwas teurer

Die Ausmaße der beiden Crossover ähneln sich jeweils bis auf ein paar Millimeter, der F-Pace ist etwas länger, hat mehr Radstand. Im Innenraum wirkt er etwas luftiger und hat den üppigeren Laderaum (650 Liter). Größer sind die Unterschiede bei der Bedienung, beide folgen den Philosophien ihrer Hersteller: cleaner Touchscreen-Look im Jag, viele Knöpfe, kleinerer Monitor im Porsche. Beim Antrieb hat der F-Pace die Nase leicht vorn, jedenfalls nach Zahlen: Sein V6-Diesel hat 300 PS und 700 Nm maximales Drehmoment, der V6 im Macan Diesel S kommt auf 258 PS und 580 Nm. Beinahe Gleichstand dagegen beim Preis, um die 60 000 Euro kosten beiden SUV, der Porsche etwas mehr. Erst mal ist jedoch der F-Pace wieder dran: mit einer letzten Runde durch die Arena

Text: Heinrich Lingner
Fotos: David Shepard, Andrew Morgan, Hans-Dieter Seufert (3)

FAZIT

Der kann was

In den walisischen Wäldern gibt der neue Jaguar F-Pace ein exzellentes Debüt, auch weil er sich gerade hier der Erfahrung und Allradkompetenz von Range Rover bedienen kann. Auf diesen Jaguar dürfen wir uns freuen.

VOX
AB 7.2.
SONNTAGS | 20:15
KITCHEN IMPOSSIBLE
KAMPF DER KOCHGIGANTEN
MÄLZER
VS.
AMADOR
HERRMANN
HILTEBRAND
LOHSE
RAUE
TRETTL

* Gewinner in der Kategorie Cabrios (Importwertung) bei der auto motor und sport-Leserwahl „Best Cars 2016“. auto motor und sport, Ausgabe 04/2016, 04.02.2016.

Lässt nicht nur unsere Herzen höherschlagen. Vielen Dank für den 1. Platz in der Kategorie Cabrios (Importwertung) bei der auto motor und sport-Leserwahl „Best Cars 2016“.*

BEST CARS 2016
auto motor und sport

WWW.MAZDA.DE

Navigationssystem

1994 lässt sich der BMW Siebener als erstes europäisches Auto mit einem Navigationsgerät bestellen – kein Vergleich zu heutigen Systemen.

damals

1994: Der BMW weiß, wo's langgeht

6900 Mark verlangt BMW Mitte der 90er-Jahre für das von Philips entwickelte Navigationssystem Carin (Car Information and Navigation). Das technische Gerüst ist bis heute gleich geblieben: Eine GPS-Antenne empfängt die Signale von 24 Satelliten, die in 20 000 Kilometern Höhe um die Erde kreisen. Von jedem Punkt der Erde aus sind mindestens vier Satelliten sichtbar, aus deren ankommenden Signalen sich die Position des Fahrzeugs errechnen lässt. Die Straßenkarte ist auf einer CD-ROM gespeichert, die 1994 erst zu 20 Prozent gefüllt ist. Nebenstraßen kennt Carin damals noch nicht. Die Route wird auf einem kleinen, pixeligen Monitor im Cockpit angezeigt, der langsame Prozessor braucht für die Berechnung längerer Strecken mehrere Minuten.

heute

Online-Staudienst und 3-D-Karte

Heutige Navigationssysteme kennen nicht nur nahezu sämtliche Straßen Europas, auch die Darstellung hat sich wesentlich verbessert. So helfen Stadtansichten in 3-D ebenso bei der Orientierung wie Satellitenbilder. In Oberklasseautos spiegeln Head-up-Displays Abbiegehinweise in die Windschutzscheibe ein. Routen müssen längst nicht mehr Buchstabe für Buchstabe eingegeben werden, sondern lassen sich meist in einem Stück diktieren. Darüber hinaus wissen Navis inzwischen, wo es sich gerade staut, neuere Systeme empfangen Verkehrsmeldungen nahezu in Echtzeit. Hierfür ist ein Mobilfunkmodul mit eigener SIM-Karte an Bord, das die Live-Daten aus dem Internet fischt und in die Routenplanung einbezieht.

Großes auto motor sport Jubiläums-Gewinnspiel

Zu gewinnen: die ams-Editionen Le Mans, Audi Quattro, BMW Dreier und Mazda MX-5

Unter den Einsendern mit der richtigen Antwort werden diesmal die vier ams-Editionen von 2015 (Le Mans, Audi Quattro, BMW Dreier, Mazda MX-5) verlost. Teilnahmeschluss ist der 17. Februar 2016. Mitmachen kann jeder Leser ab 18 Jahren, außer Mitarbeitern der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Rechtsweg, Barzahlung und Umtausch sind ausgeschlossen.

Warum ist der österreichische Dirigent Herbert von Karajan auf dem Album-Cover seiner CD „Berühmte Ouvertüren" in einem Porsche zu sehen?

A: Aus Dankbarkeit, weil Porsche ihm die Leichtbaukarosserie des Carrera RS auf einen 911 Turbo RS gezogen hat.

B: Als Zeichen der Vorfreude, weil ihm gleich zwei 959 zugesichert wurden.

C: Aus Verbundenheit mit der ebenfalls österreichischen Porsche-Familie.

▶ Hier können Sie teilnehmen: **www.auto-motor-und-sport.de/70jahre**

www.touran.de

Laufruhe.
Auch für die Nerven.

Der neue Touran. Mit optionaler adaptiver Fahrwerksregelung DCC.
Allem gewachsen.

Zuhause geht's oft drunter und drüber – dafür haben Sie unterwegs die volle Kontrolle. Mit der optionalen adaptiven Fahrwerksregelung DCC wählen Sie zwischen drei Modi, und die elektrisch verstellbare Dämpfung passt sich automatisch an. Würde nur alles wie von selbst funktionieren.
Im Volkswagen PrivatLeasing. Jetzt neu: mit RückgabeschutzPlus.*

Volkswagen

*Ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Str. 57, 38112 Braunschweig. RückgabeschutzPlus in Verbindung mit einem PrivatLeasing-Vertrag der Volkswagen Leasing für alle Volkswagen Pkw Neufahrzeuge (ohne Zulassung) und Vertragslaufzeiten von 24 bis 48 Monaten. Ihr Volkswagen Partner informiert Sie gern. Abb. zeigt optionale Sonderausstattung.

Für den kleinen Winter zwischendurch

Ach schau, wie nett es die Gegend beschneit hat. Was für eine schöne Gelegenheit, mal zu klären, wie gut die Modellpflege Ford Kuga und Mitsubishi Outlander bekommen ist. Hyundai Tucson und Subaru Forester nehmen wir auch gleich mit.

IM VERGLEICH

FORD KUGA 2.0 TDCi 4x4: 150 PS,
Zuladung 514 kg, 7,6 l/100 km, ab 30 650 Euro

HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi 4WD: 136 PS,
Zuladung 598 kg, 7,7 l/100 km, ab 31 200 Euro

MITSUBISHI OUTLANDER 2.2 DI-D 4WD: 150 PS,
Zuladung 541 kg, 8,3 l/100 km, ab 33 490 Euro

SUBARU FORESTER 2.0D: 147 PS,
Zuladung 470 kg, 8,5 l/100 km, ab 30 500 Euro

FB PR 406
K QZ 6819

Sie haben es sicher schon gesehen: Die Lüftungsdüsen hat Ford beim sehr dezenten Facelift im letzten Herbst auch anders gestaltet. Krude Bedienung, gute Sitze

Das neue Infotainment: tatsächlich noch komplizierter als bisher

An seiner Entschlossenheit lässt der Diesel auch akustisch keine Zweifel

Gutes Raumangebot auf der bequemen, neigungsvariablen Rückbank

Der Winter als solcher ist ja etwas aus der Übung gekommen in den letzten Jahren. So ergeben sich kaum noch Möglichkeiten, sich wintersportlich zu betätigen – zu spät zu räumen und zu streuen, zu lang auf dem Innenski zu stehen oder sich festzufahren und zu ärgern, dass man kein Auto mit Allrad hat. Besonders putzig war das ja immer, wenn sich zweiradgetriebene SUV festscharrten, also früher, als noch mehr Winter war. Aber, Moment mal, draußen schneit es. Also schnell los mit dem modellgepflegten Ford Kuga, dem gelifteten Mitsubishi Outlander, dem noch fast neuen Hyundai Tucson und dem bewährten Subaru Forester. Alles Diesel, alles Allradler.

Subaru: Früher war auch schön

Laut Wikipedia-Eintrag von Fuji Heavy Industries betätigt sich der Konzern im Transportmittelbau. Transportmittel ist nicht nur eine nette Bezeichnung für all die Lokomotiven und Flugzeuge, sondern auch für die Subaru, die Fuji Heavy herstellt. Die Autos, so informiert Subaru, pflegen eine „Politik technisch eigenständiger Lösungen“, wobei das Unkonventionelle auch dazu führen wird, dass der Forester hier am Schluss nicht vorne mitspielt. Aber setz dich rein, und nach drei Minuten weißt du, was die Kunden an ihm so mögen – trotz aller, na, Eigenwilligkeiten.

598 kg

Zuladung reichen im Tucson für sperrige Trendsportgeräte. Weil der Forester bei Jägern so beliebt ist: Seine 470 kg genügen für etwa drei Hirsche

Die gründen auch darauf, dass sich der Forester seit fast 20 Jahren und vier Generationen treu geblieben ist: Es gibt reichlich Platz für vier Passagiere und einen mühelosen Zustieg. Die hohe Position der Vordersitze schafft beste Aussicht. Dazu tragen auch die großen Fenster und das Glasdach bei, die den rustikal eingerichteten Innenraum erhellen. Etwas Erhellung käme bei der Bedienung recht – beim Bordcomputer und beim Infotainment. Mit dem kann man telefonieren, navigieren oder sich Musik vorspielen lassen. Aber man kann es auch sein lassen und einfach den Startknopf drücken.

Bis der Diesel vorgeglüht hat, sind es bei Kälte ungewohnt lange Momente der Ruhe. Mit der ist es grundsätzlich vorbei, wenn der quadratisch ausgelegte Boxer startet. Außer bei Subaru gibt es diese Motorbauform in Großserie ja nur noch bei Porsche und BMW-Motorrädern. So besitzt das Common-Rail-Aggregat einen echten Ausnahmstatus. Seit er für Euro 6 modifiziert wurde, spritzt der Vierzylinder mit 2000 bar ein und soll seine Vibrationen reduziert haben – sie bleiben jedoch immer noch spürbar. Jetzt aber: Wählhebel auf „D“, mit einem Ruck koppelt die stufenlose Automatik an (es gab keinen Testwagen mit Handschaltung).

Bisher gab es die stufenlose Automatik nur für die Benziner. Allzu sehr hatten wir sie beim Diesel nicht

Verfahren oder gar festgefahren? Wir? Pah! Ähm, hat einer mal ein Abschleppseil, war da nicht ein Wegweiser?

HYUNDAI Schön, dass es vernünftige Argumente für ihn gibt. Und neu: ein paar vergnügliche

Doch, doch, das sind sehr viele Tasten im soliden Cockpit, aber nachvollziehbar sortiert und alles leicht bedienbar. Großer, ebener Kofferraum mit kleinem Souterrain

Der Hyundai kommt mit Bergabfahrhilfe, auf 50:50 fixierbarem Allrad...

... sowie Assistenzteam: Totwinkelwarner und grob eingreifendem Spurhalter

Auch beim Tucson lässt sich die Rücksitzlehne neigungsverstellen

MITSUBISHI Schön, dass es die Grundidee des SUV noch gibt: viel Platz, Variabilität und Traktion

Die Bedienung erfordert eine ordentliche Portion Gewöhnung, der große Kofferraum (550 bis 1613 Liter) samt den zwei Zusatzsitzen überzeugt von Anfang an

Der Outlander hat unterschiedliche Modi für den Allrad (Eco, Auto)

Klapperei mit Umschalter zum Lehnen-Flachlegen oder für Easy Entry

Es gibt zwei Klappsitze, aber wenige ausreichend kleine Passagiere dafür

vermisst. Es ist unverändert gewöhnungsbedürftig, wenn die Drehzahl hochschnellt, das Tempo aber nur zögerlich zulegt. Wen das stört, der kann über Schaltpaddel durch sieben fest programmierte Übersetzungen flippern. Ansonsten übernimmt die Automatik das Schalten, lässt den Forester träge loslegen, bei jedem drängenderen Gasgeben dröhnig hochdrehen. Auf der Autobahn tourt der Motor oft mit 4000/min herum, was mit dem Fahrtwind eine bemerkenswerte Geräuschkulisse ergibt.

Über Land wird es aber kurzweilig im Forester. Der fährt zwar vom ESP rigide eingebremst durch die Dynamikprüfungen. Doch permanent allradgetrieben und so mit makelloser Traktion, dazu guter Präzision in der rückmeldungsdürren Lenkung kurvt er durch die Gegend, federt leer herb, beladen hier mit am besten. Allerdings verzögert er nicht am besten, und Assistenzsysteme gibt es: keine.

750 mm

Am meisten Platz auf der Rückbank schafft der Outlander. Da bietet er nur einen Zentimeter weniger als einer der größten Vans: der Ford Galaxy

Auch wegen des hohen Verbrauchs und dem selbst angesichts der festlichen Ausstattung imposanten Preises bleibt der Forester hinter den Rivalen – und aktuellen Trends – zurück.

Outlander: der Kern des Rudels

Hinter dem Trend zurückbleiben? Das kann auch der Outlander – im Positiven. Während sich viele moderne SUV nicht mehr ins Gelände wagen, bewahrt Mitsubishi die Grundidee dieser Autokategorie. Die bestand mal darin, besonders viele unterschiedliche Aufgaben zu bewältigen. So bringt der Outlander fünf Passagiere in Raumfülle unter, verschiebt die kurzlehnige Rückbank bei Bedarf um 25 Zentimeter, hat den größten Gepäckraum, in dem er zudem zwei Klappsitze bunkert. Zwar ist es eine umständliche Klapperei und Kletterei ganz nach hinten, und bis Rimini wollte man da nicht sitzen. Aber mehr Variabilität bietet hier keiner.

Das war beim Outlander ja schon bisher so, bei der Modellpflege zur letzten IAA hat Mitsubishi ihn nun mit Adaptivtempomat, Notbremssystem und Spurhalteassistent aufgerüstet. Darüber hinaus seien die Polster nun bequemer geworden (sind sie nicht), die Verarbeitung hochwertiger (ist sie auch nicht), die Struktur des Infotainments optimiert (ist es erst recht nicht), und es gebe jetzt ein neues Brillenfach (doch, das ist da).

Weitere Änderungen betreffen das Fahrwerk. Da schreibt wirklich jeder Hersteller immer, sie hätten das Setup noch agiler und gleichzeitig auch komfortabler hinbekommen. Ja nun, beides dürfte beim Outlander noch mehrfach möglich sein, an Optimierungspotenzial mangelt es nicht. Schon über Autobahnen bockt der Siebensitzer, rempelt herb über gröbere Unebenheiten, schlägt beladen durch. Derweil stürmt der Fahrwind laut, der Motor nagelt herb. ▷

EROBERT IMMER WIEDER DIE STADT. UND DIE LESER.

Zum 15. Mal in Folge wurde MINI bei der Leserwahl der auto motor und sport mit dem Best Car Award ausgezeichnet.[1] Dieses Jahr konnte der MINI 3-Türer die Importwertung im Segment Kleinwagen gewinnen.[2] Vielen Dank an alle Leser.
Mehr Informationen zu allen MINI Modellen bei Ihrem MINI Partner oder auf mini.de.

DER MINI 3-TÜRER.

MINI

BEST CARS 2016 auto motor sport

Kraftstoffverbrauch innerorts: 7,7 [6,9] l/100 km, außerorts: 4,8 [4,5] l/100 km, kombiniert: 5,8 [5,4] l/100 km, CO_2-Emission kombiniert: 136 [126] g/km. Werte in [ ] gelten für Fahrzeuge mit Automatic Getriebe Steptronic. Fahrzeugdarstellung zeigt Sonderausstattung.

[1]Quelle: auto motor und sport Leserwahl „Best Cars 2016“, Segment Kleinwagen. Sieger in der Importwertung 2016. [2]Quelle: auto motor und sport Leserwahl „Best Cars 2016“, Kategorie Mini Cars, Sieger in der Gesamtwertung: 2002 bis 2011; Sieger in der Importwertung: 2001 bis 2008 sowie 2010 bis 2015.

SUBARU Schön, dass es noch Ausnahmen gibt: Boxermotor, CVT-Getriebe und etwas Nostalgie

Etwas Besonderes muss ja nicht überragend modern sein, um besonders zu sein. Bedienung und Stil der 90er-Jahre, kleine Stufe im nicht sehr großen Laderaum

Der X Mode passt Antrieb, Elektronik und Getriebe ans Gelände an

Etwas Besonderes muss ja nicht... Sie wissen schon. Gilt auch für den Boxer

Nach hinten steigt man sehr bequem ein, hell und geräumig ist zudem

Dafür geht aber auch was. Der 2,2-Liter-Vierzylinder ist noch ein Turbo vom alten Schlag, legt erst nicht homogen, dann aber umso entschlossener los. Dazu hält ihn das mechanisch-präzise Sechsganggetriebe mit passender Übersetzung immer aus dem Laderloch heraus. Gar so dynamisch müsste es für das Fahrwerk nicht sein. Kurven durchwankt der Outlander mit starker Seitenneigung, dabei spricht die Lenkung so verzögert an, dass es geradezu konsequent erscheint, dass es auch an Präzision und Rückmeldung mangelt.

Um all das zu bemerken, muss man keineswegs eilig unterwegs sein. Aber erklimmen wir doch lieber einen verschneiten und vereisten Hügel. Da stapft der Outlander mit dem elektronisch geregelten Allradsystem locker rauf. Wie der Subaru sollte er vehementer bremsen, und auch bei ihm erscheint der hohe Preis (39 690 Euro) trotz der reichen Ausstattung ambitioniert – aber das ist wohl die Kehrseite der Bronzemedaille.

58,1 km/h

Die Besinnlichkeit des Forester im Slalom passt nicht zu unserer Subaru-Erinnerung: McRae und Burns, wie sie im Impreza durch bunte Wälder fetzen

Kuga: Der kriegt jede Kurve rum

Man mag einwenden, dass ein Kuga mit vergleichbarer Ausstattung ähnlich viel kostet. Was zu zwei Erkenntnissen führt. Erstens: Obgleich der Titanium als Topmodell firmiert, stattet Ford ihn karg aus. Zweitens, und wichtiger: Eine gute Ausstattung macht noch kein gutes Auto.

Ja, den Kuga hindert mehr Ausstattung eher. Anders als die Basisversion Trend bekam der Titanium im Rahmen einer seitens Ford fast erfolgreich geheim gehaltenen Modellpflege im letzten Herbst das neue Bediensystem fürs Infotainment. Dachten wir bisher, es gehe nicht komplizierter als mit den vielen Tasten, konnte Ford uns eines Besseren belehren. Die neue Struktur aus Touchscreen mit kleinen, zögerlich ansprechenden Tastenfeldern, begriffsstutziger Sprachbedienung und fitzeligem Lautstärke-Pinöpel vermag schon Kleinigkeiten wie Senderwechsel oder Zieleingaben zu echten Herausforderungen zu erheben. Das gelingt auch dem Bordcomputer, wenn es gilt, die Assistenzarmada in Alarmbereitschaft zu versetzen. Aber das war ja bisher schon so – wie eigentlich auch alles andere am Kuga.

Dieses andere überzeugt weiter. Pilot und Co reisen auf weichen, haltintensiven Sitzen. Den geräumigen Fond möbliert eine gut ausgeformte Bank, deren Lehnenneigung sich verstellen lässt. Bank und Lehne tauchen zusammen ab, doch bleibt eine kleine Stufe im Laderaum.

Vorn im Motorraum glüht kurz der Zweiliter-Turbodiesel vor. Dass er nun Euro 6 erfüllt, hat nichts an seinem Charakter geändert. Robust im Ton und energisch im Temperament legt er los, nicht ganz homogen, dafür leichter und drehmotivierter als

die anderen, wirkt so am temperamentvollsten. Am sparsamsten ist er mit 7,6 l/100 km zudem – auch wegen der passenden Übersetzung des leicht schaltbaren, aber etwas langwegigen Sechsganggetriebes.

Es geht also eilig voran, was durchaus zum Selbstverständnis des Kuga passt. An dessen Handlingtalent kommt keiner der drei Rivalen heran. Seine Lenkung spricht direkt, ja schneidig an, bietet exakte Rückmeldung und führt den Ford mit hoher Präzision durch Kurven. Auf Lastwechsel drängt er sacht mit dem Heck – was fahrbegeisterte Piloten freut und bei allen anderen vom ESP weggeregelt wird, bevor sie sich darüber erschrecken können.

Trotz der straffen Grundabstimmung federt der Kuga am besten. Mit der optionalen 18-Zoll-Bereifung (600 Euro) rempelt er mitunter über fiese kurze Unebenheiten. Lange Wellen dagegen steckt er gut weg – selbst mit voller Zuladung. Und natürlich pulvern wir mit ihm noch schnell den Schneehügel hoch, den er mit seinem Allradantrieb ebenso souverän emporfährt wie Subaru und Mitsubishi. Aber schafft es der Kuga auch hier ganz nach oben?

Tucson: ein echter Gewinn

Stimmt, das mit diesen rhetorischen Fragen haben wir womöglich schon ein paar Mal zu oft gemacht, um zu antworten, dass – oho – doch der letzte Kandidat gewinnt. Wie jetzt.

Der Tucson also. Wir sparen uns jetzt das Rhabarbern, warum er jetzt wieder so heißt wie in der ersten Generation, stellen stattdessen fest, wie viel besser er ist als sein direkter Vorgänger, der ix35. Das liegt nicht nur am umfassenden Angebot an Assistenzsystemen, das es für den Tucson gibt – von Verkehrsschilderkennung über Kollisionswarner, Notbremsassistent und Totwinkelwarner bis hin zum grob eingreifenden Spurhaltehelfer. Was beim ix35 schon gut war – Verarbeitung, Platzangebot und Bedienung –, haben die Hyundai-Entwickler weiter verbessert.

So beherbergt der Tucson seine Passagiere in Raumfülle – auf der etwas harten, lehnenneigungsvariablen Rückbank

JETZT AB 179 € MONATLICH[1], MIT 0 € ANZAHLUNG[1] UND 5 JAHREN GARANTIE[2].

Das Außergewöhnliche am SEAT Leon ST werden Sie jeden Tag aufs Neue entdecken. Ob im Stadtverkehr oder beim Wochenendausflug, sein dynamisches Äußeres und die stylischen Voll-LED-Scheinwerfer[3] strahlen jederzeit Unternehmungslust aus. Und seine bis zu 1.470 Liter Gepäckraumvolumen bieten Ihnen Platz für alles, was Ihnen wichtig ist. Außerdem sind neueste Technologien wie konnektives Full Link[3] mit an Bord. Erleben Sie den SEAT Leon ST jetzt bei Ihrem SEAT Partner.

VOLL-LED-SCHEINWERFER[3] | FULL LINK-TECHNOLOGIE[3] | BIS ZU 1.470 L GEPÄCKRAUMVOLUMEN

AUCH ÜBER: SEAT.DE

SEAT Leon ST 1.2 TSI 63 kW (86 PS) Kraftstoffverbrauch: innerorts 6,4 l/100 km, außerorts 4,4 l/100 km, kombiniert 5,1 l/100 km; CO_2-Emissionen: kombiniert 119 g/km; CO_2-Effizienzklasse: B.
SEAT Leon ST Kraftstoffverbrauch: kombiniert 6,8–3,6 l/100 km; CO_2-Emissionen: kombiniert 158–94 g/km; CO_2-Effizienzklassen: D–A+.

[1]Beispielrechnung für den SEAT Leon ST 1.2 TSI 63 kW (86 PS), berechnet für eine jährliche Fahrleistung von 10.000 km: Barzahlungspreis (unverbindliche Preisempfehlung der SEAT Deutschland GmbH, zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten): 16.640,00 €; Nettokreditbetrag: 16.640,00 €; Anzahlung: 0,00 €; Zinsen: 1.185,29 €; Gesamtbetrag: 17.825,29 €; Laufzeit: 60 Monate; Sollzins (gebunden) p. a.: 1,97 %; effektiver Jahreszins: 1,99 %; mtl. Finanzierungsrate: 179,00 €; Schlussrate: 7.085,29 €. Ein Finanzierungsangebot der SEAT Bank, Zweigniederlassung der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, für Privatkunden und Finanzierungsverträge mit 12–60 Monaten Laufzeit (gültig für SEAT Leon ST Neuwagen). Bonität vorausgesetzt. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden SEAT Partner. Nicht kombinierbar mit anderen Sonderaktionen. [2]Garantieverlängerung von bis zu 3 Jahren im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie. Garantieleistungszeitraum abhängig von Finanzierungslaufzeit und Gesamtfahrleistung. Garantiedauer von maximal 5 Jahren bei Finanzierungslaufzeit von 60 Monaten. Garantieverlängerung gemäß den Versicherungsbedingungen der Volkswagen Versicherung AG, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. [3]Optional erhältlich. Abbildungen zeigen teilweise Sonderausstattung.

DATEN UND auto motor sport-MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4WD Trend	Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D 4WD Top	Subaru Forester 2.0D Sport
Antrieb					
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Boxer/4
Hubraum	cm^3	1997	1995	2268	1998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) 3500	100 (136) 2750	110 (150) 3500	108 (147) 3600
max. Drehm.	Nm bei 1/min	370 bei 2000	373 bei 1500	380 bei 1750	350 bei 1600
Kraftübertragung		Allradantrieb Sechsgang-getriebe	Allradantrieb Sechsgang-getriebe	Allradantrieb Sechsgang-getriebe	Allradantrieb stufenloses Getriebe
Testwagenbereifung		235/50 R 18 V Continental SportContact 5	225/60 R 17 H Hankook Ventus Prime 2	225/55 R 18 H Toyo R37	225/55 R 18 V Continental CrossContact
Maße/Gewichte					
Leergewicht/Zuladung	kg	1736/514	1652/598	1719/541	1610/470
Länge × Breite (mit Spiegeln) × Höhe	mm	4524 × 1838 (2077) × 1701	4475 × 1850 (2070) × 1650	4695 × 1810 (2011) × 1680	4595 × 1795 (2042) × 1735
Radstand	mm	2690	2670	2670	2640
Wendekreis links/rechts	m	11,7/11,7	11,2/11,1	11,3/11,1	11,1/11,2
Gepäckraum	l/VDA	456/1653	513/1503	550/1613	505/1573
Quadermaß Länge × Breite × Höhe	klein mm	660 × 815 × 760	470 × 870 × 730	740 × 730 × 730	560 × 950 × 790
	groß mm	1540 × 815 × 760	1340 × 870 × 730	1565 × 730 × 730	1430 × 950 × 790
Anhängelast/gebremst	kg	750/2100	750/2200	750/2000	750/2000
Innenbreite v./h.	mm	1455/1490	1500/1480	1465/1460	1500/1485
Innenhöhe v./h.	mm	1050/985	1045/975	1065/980	1020/930
Normsitzraum	mm	725	735	750	740
Verbrauch/Reichweite/CO_2					
Testverbrauch	l/100 km	7,6	7,7	8,3	8,5
ams-Eco		6,4	6,1	6,5	6,4
ams-Pendler		7,5	7,6	8,0	8,4
ams-Sportfahrer		9,5	10,0	11,5	11,1
CO_2-Ausstoß im Test	g/km	200	203	219	224
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Stadt/über Land/gesamt		6,0/4,7/5,2	6,0/4,8/5,2	6,2/4,8/5,3	7,5/5,5/6,3
Schadstoffeinstufung		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
CO_2-Ausstoß (NEFZ)	g/km	135	139	139	163
Effizienzklasse		A	A	A	C
Tankinhalt/Reichweite	l/km	60/789	62/805	60/722	60/705
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit					
Beschleunigung	s				
0 – 80 km/h		6,7	7,1	6,8	7,0
0 – 100 km/h		10,1	10,9	10,0	10,6
0 – 120 km/h		15,1	16,3	15,1	15,8
0 – 130 km/h		18,2	19,9	17,9	19,0
0 – 140 km/h		22,0	25,1	21,6	23,5
0 – 160 km/h		33,9	38,2	32,3	37,7
0 – 400 m		17,1	17,6	17,2	17,5
Zwischenspurt	s				
60 – 100/80 – 120 km/h		6,1/8,4	6,6/9,2	5,9/8,3	6,2/8,8
Höchstgeschw.	km/h	192	184	200	188
Bremswege					
aus 100 km/h kalt	m	37,5	38,2	38,4	38,1
aus 130 km/h kalt/warm		61,9/63,5	63,4/64,0	63,9/63,9	65,9/65,0
aus 140 km/h kalt		74	72	77	76
Innengeräusche					
bei 80/100 km/h	letzter Gang	65/67	63/65	63/66	64/67
bei 130/160 km/h	dB(A)	69/72	67/72	69/72	69/73
Fahrversuche					
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus	58,4/58,5	60,5/61,2	58,4/59,0	58,1/59,0
doppelter Spurwechsel	km/h	121,8/123,0	128,6/129,0	123,4/123,8	122,2/123,4
Fahrdynamikbewertung		◄ Ø ►	◄ Ø ►	◄ Ø ►	◄ Ø ►
Lenkpräzision	indirekt/direkt				
Balance	unter-/übersteuernd				
ESP	konservativ/sportlich				
Beherrschb.	leicht/anspruchsv.				
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.				
Kosten					
Festkosten	Euro				
Steuer		270,–	278,–	307,–	326,–
Haftpflicht		349,–	383,–	359,–	359,–
Teilkasko[1]		207,–	118,–	176,–	183,–
Vollkasko[2]		543,–	620,–	758,–	541,–
Unterhaltskosten im Monat[3]					
bei 15 000 km/Jahr	Euro	200,–	190,–	204,–	215,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	330,–	316,–	338,–	357,–
Grundpreis	Euro	32 750,–	31 200,–	39 690,–	40 700,–

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB; [3] ohne Wertverlust

Parallel verläuft sicher eine geräumte und gestreute Ortsumgehung. Aber auf der kann ja nun jeder fahren

63,5 m

Beeindruckend verzögert keiner der vier SUV. Aus 130 km/h mit warmen Bremsen steht der Kuga als Erster – aber ein Opel Astra 4,4 Meter eher

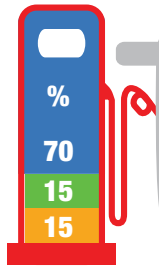
ebenso wie auf den bequemen Vordersitzen. Im nett und solide eingerichteten Cockpit gibt es für die neuen Funktionen nun eben noch ein paar weitere Tasten – worauf es bei der Menge an Schaltern auch nicht mehr ankommt. Erheblicher ist ohnehin eine andere Neuerung: Der Tucson fährt jetzt durch Kurven.

Da müssen wir ausholen. Weil es selten eine Lenkung gab, die sich weniger auf Richtungsänderungen verstand als die des ix35, mogelte der sich immer irgendwie durch Biegungen. Dagegen hat der Tucson eine Lenkung mit ordentlicher Präzision und Rückmeldung in beiden anwählbaren Kennlinien. Damit erreicht er nicht das Niveau des Kuga, lenkt aber nun direkter ein, wankt weniger und verfällt später ins Untersteuern. Auf Lastwechsel drängt er gar sacht mit

auto motor sport VERBRAUCHSMESSUNG

Testverbrauch

Zusammensetzung:
70 % **Pendler:** typische Fahrt vom Wohnort zur Arbeit (ø 21 km)
15 % **Eco:** besonders sparsam gefahrene Runde (275 km)
15 % **Sportfahrer:** sportliche Fahrweise mit häufig hohen Geschwindigkeiten



Kuga 2.0 TDCi	Tucson 2.0 CRDi	Outlander 2.2 DI-D	Forester 2.0D
7,6	7,7	8,3	8,5
7,5	7,6	8,0	8,4
6,4	6,1	6,5	6,4
9,5	10,0	11,5	11,1

der Multilink-Hinterachse, was das sanft einsetzende ESP unterbindet.

Doch, das leicht angestraffte Setup ist in sich durchaus stimmig, verschafft dem Tucson außerdem zumindest leer einen passablen Federungskomfort. Um die Reserven der Federung aufzubrauchen, müssen allerdings bei Weitem nicht die ganzen erlaubten 598 Kilo Zuladung an Bord sein. Schon bei gut der Hälfte rumpelt er herb über kurze Unebenheiten, schaukelt sich auf langen Wellen leicht auf. Und wie die anderen sollte der Tuscon besser bremsen.

Das war es dann aber an Schwächen. Denn der kleine Leistungsnachteil seines Turbodiesel stört kaum, im Alltag zieht der Zweiliter mit der Kraft des frühen, fülligen Drehmoments voran, nicht gerade dreheuphorisch oder besonders kultiviert, aber mit 7,7 l/100 km sparsam.

So rückt der Tucson schon in der Eigenschaftswertung bis auf vier Punkte an den Ford Kuga heran. Und jetzt kommen natürlich noch die bessere Ausstattung, der niedrigere Preis und die längere Garantie, die dem Hyundai den Sieg einbringen. Früher konnte das eine Reihenfolge herumwirbeln, ließ an sich schwache Autos auf einmal viel besser dastehen, als sie waren. Nicht so beim Tucson. Der schaltet auf Knopfdruck seinen Allrad auf starren Durchtrieb und fährt zu den anderen den verschneiten Hügel hoch. Schließlich stoppt er da, wo er hingehört: ganz vorn.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert

FAZIT

1 HYUNDAI
Niedrige Kosten helfen am Ende zum Sieg. Ein Gewinner ist der solide Tucson aber mit gutem Komfort, eingängiger Bedienung, effizientem Antrieb und – vor allem – viel Platz.

2 FORD
Karge Ausstattung und kurze Garantie kosten den Sieg. Aber alle, die kurzweiliges Handling und einen kräftigen Antrieb mögen, sollten mal den geräumigen Kuga ausprobieren.

3 MITSUBISHI
Mit dem temperamentvollen Antrieb wuchtet sich der Outlander aufs Podest. Hohe Variabilität und viel Platz sind seine Stärken, krude Bedienung und das störrische Fahrwerk nicht.

4 SUBARU
Oh ja, man kann den bequemen, handlichen Forester mögen – dabei hilft es, über den lauten Antrieb, die karge Sicherheitsausrüstung und den hohen Preis hinwegzusehen.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		Hyundai Tucson	Ford Kuga	Mitsubishi Outlander	Subaru Forester
Karosserie					
Raumangebot	(20)	11	10	11	10
Außenabmessungen	(10)	4	4	4	4
Kofferraum	(15)	9	9	10	9
Zuladung	(10)	7	6	6	5
Variabilität/Funktionalität	(10)	7	7	8	6
Instrumente/Anzeige	(5)	4	3	3	3
Bedienung	(10)	9	6	6	6
Rundumsicht	(10)	6	7	5	8
Qualitätsanmutung	(10)	8	7	6	6
Summe	**(100)**	**65**	**59**	**59**	**57**
Sicherheit					
Sicherheitsausstatt./-assistenz	(40)	13	13	9	7
Licht	(10)	4	6	4	4
Bremsweg kalt (100 km/h)	(10)	1	2	1	1
Bremsweg kalt (130 km/h)	(5)	1	2	1	1
Bremsweg warm (130 km/h)	(10)	1	1	1	1
Verzögerung (140 km/h)	(5)	4	3	3	3
Pedalgefühl	(5)	4	4	4	4
Fahrsicherheit	(15)	14	13	13	13
Summe	**(100)**	**42**	**44**	**36**	**34**
Komfort					
Federungskomfort	(25)	17	19	13	16
Sitze vorn	(15)	12	12	9	8
Sitze hinten	(10)	7	8	6	6
Multimedia	(20)	15	10	7	6
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	2	4	2	0
Klimatisierung	(10)	7	7	7	7
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	3	3	3
Geräuscheindruck	(5)	4	4	3	2
Summe	**(100)**	**68**	**67**	**50**	**48**
Antrieb					
Laufkultur	(10)	7	7	7	5
Durchzugskraft	(10)	7	7	7	7
Leistungsentfaltung	(5)	3	4	4	2
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	7	8	8	6
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	2	4	5	4
Zwischenbeschleunigung	(5)	1	2	2	2
Testverbrauch	(20)	10	10	9	8
Lademöglichkeiten	(10)	–	–	–	–
Reichweite Elektro	(10)	–	–	–	–
Reichweite	(5)	5	5	4	4
Summe	**(100)**	**42**	**47**	**46**	**38**
Fahrverhalten					
Fahrdynamik	(20)	6	4	4	4
Handling/Fahrspaß	(25)	16	18	11	14
Lenkung	(20)	15	17	12	13
Wendekreis	(10)	2	1	2	2
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	14	14	14	14
Geradeausl./Windempf.	(10)	8	8	7	8
Summe	**(100)**	**61**	**62**	**50**	**55**
Umwelt					
Well-to-Wheel-CO_2-Emission	(30)	15	15	13	10
Emissionen nach NEFZ	(15)	10	10	10	8
Stand- und Fahrgeräusch	(5)	2	5	3	4
Summe	**(50)**	**27**	**30**	**26**	**22**
Eigenschaftswertung	**(550)**	**305**	**309**	**267**	**254**
Kosten					
Grundpreis*	(25)	25	23	15	13
Ausstattung*	(10)	2	1	9	10
Aufpreisgestaltung	(5)	2	4	2	2
Wiederverkaufschancen	(10)	8	8	7	7
Festkosten für 5 Jahre*	(10)	10	10	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km*	(15)	15	14	14	15
Kraftstoffkosten 100 000 km*	(15)	15	15	14	14
Garantie	(10)	10	5	10	10
Summe	**(100)**	**87**	**80**	**80**	**81**
Gesamtwertung	**(650)**	**392**	**389**	**347**	**335**
		1	**2**	**3**	**4**

* Bester erhält volle Punktzahl

Winfried Hermann

Der baden-württembergische Verkehrsminister über die Erfahrungen mit dem ersten Feinstaub-Alarm in Deutschland und über mögliche Fahrverbote in Umweltzonen.

Zum ersten Mal in Deutschland wurde in Stuttgart Feinstaub-Alarm ausgelöst und die Bevölkerung aufgefordert, freiwillig das Auto stehen zu lassen und auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. Wie viele Ihrer Mitarbeiter hier im Ministerium haben mitgemacht?
Ich kann Ihnen keine konkrete Zahl sagen, aber viele Mitarbeiter fahren seit Jahren mit den Öffentlichen. Wir haben unten im Eingangsbereich auf einem Bildschirm die aktuellen Abfahrtszeiten der U- und S-Bahnen in Echtzeit. Ich sehe das aber nicht dogmatisch. Wer auf der Schwäbischen Alb wohnt, kann natürlich nicht ohne Weiteres umsteigen. Es geht uns zunächst darum, in der Bevölkerung ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass wir ein massives Luftverschmutzungsproblem haben.

Wie fällt Ihr Fazit nach den ersten drei Tagen mit Feinstaub-Alarm aus?
Grundsätzlich positiv. Wir haben eine hohe Aufmerksamkeit und Sensibilität für das Thema erzeugt.

Wie viele Bürger haben mitgemacht?
In den Stuttgarter Kessel fahren täglich rund 200 000 Autos. Während des Alarms ging das Verkehrsaufkommen um rund drei Prozent zurück. Das entspricht etwa 6000 Menschen, da Pendlerfahrzeuge meist nur mit einer Person besetzt sind.

Klingt nicht gerade nach viel. Hatten Sie sich nicht mehr erhofft?
Ich persönlich hatte gehofft, zehn Prozent würden auf das Auto verzichten. Aber für den Anfang ist das schon gut. Jeder weiß doch, dass es schwerfällt, alte Gewohnheiten zu ändern. Aber klar ist auch: Wenn wir in Stuttgart und anderen großen Städten dauerhaft bessere Luft haben wollen, müssen wir nicht nur einige Tausend, sondern einige Zehntausend Bürger in der Region überzeugen, sich umzustellen.

Glauben Sie wirklich, auf Basis der Freiwilligkeit dauerhaft Ihr Ziel erreichen zu können? Schlägt das Pendel nicht um, wenn Staus weniger werden? Dann werden diejenigen belohnt, die nicht auf das geliebte Auto verzichten wollen, oder?
Es geht ja vor allem um Gesundheit – auch die eigene, die durch schlechte Luft massiv bedroht ist. Deshalb setze ich auf Einsicht und Vernunft. Aber selbst wenn sich nicht genug Menschen dieser Verantwortung bewußt sind, so braucht man immer eine Phase der Aufklärung, bevor man zu härteren Maßnahmen greift.

Erster Feinstaub-Alarm in Deutschland: Stuttgarter sollten auf das Auto verzichten

Nur noch mit Euro 6: Hermann und die Grünen denken über eine blaue Plakette nach

VITA

Geboren 1952 in Rottenburg
1979–1984 Gymnasiallehrer
1984–1988 Mitglied des baden-württembergischen Landtags für die Grünen
1989–1998 VHS Stuttgart
1998–2011 Bundestagsabgeordneter
seit Mai 2011 Minister für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg

Hat es denn bereits etwas gebracht?
Die Frage können wir derzeit noch nicht endgültig beantworten. Fakt ist: Die vom Wetterdienst angesagte Inversionswetterlage hat ab dem ersten Tag des Feinstaub-Alarms dazu geführt, dass die Belastung weit über das Doppelte des zulässigen Grenzwertes angestiegen ist. Der Feinstaub-Alarm war also berechtigt. Der Einfluss der Wetterbedingungen ist aber so ausgeprägt, dass wir die Entwicklung über eine längere Zeit messen müssen, bis wir sagen können, was der Feinstaub-Alarm und ein hoffentlich geringeres Verkehrsaufkommen bringen.

Gibt es trotzdem eine Schätzung, um wie viel Prozent das Verkehrsaufkommen reduziert werden müsste, um dauerhaft die Grenzwerte einzuhalten?
Wir gehen davon aus, dass dauerhaft rund 20 Prozent der 200 000 Autofahrer, die täglich in den Stuttgarter Talkessel reinfahren, auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen oder rein elektrisch fahren müssten.

Elektroautos werden aber noch nicht ausreichend gefördert. Dazu gibt es zu wenige Ladestationen, oft sind die vorhandenen defekt.
Ich bin auch nicht zufrieden. Immerhin haben wir im Bundesvergleich im Raum Stuttgart die meisten Ladesäulen. Wir brauchen aber mehr Schnellladestationen und müssen den ländlichen Raum erschließen. Was die Förderung von Elektroautos betrifft, so fordern wir seit über einem halben Jahr die Sonderabschreibung für gewerblich genutzte Fahrzeuge. Ich verstehe nicht, warum der Bund sich da so ziert. Aus meiner Sicht würde eine Kaufprämie nur dann sinnvoll sein, wenn sie aus einem Aufschlag auf die Besteuerung von Fahrzeugen mit hohem Spritverbrauch finanziert würde. Ich glaube übrigens, dass wir das Ziel, bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen zu haben, nur dann erreichen werden, wenn wir in diesem Jahr bei der Lade-Infrastruktur schnell vorankommen.

Für den Fall, dass Sie Feinstaub und Schadstoffe in den kommenden zwei Jahren nicht ausreichend reduziert bekommen, haben Sie Zwangsmaßnahmen angekündigt. Nach welchen Kriterien würden diese denn umgesetzt?

Messstelle am Neckartor: z u hohe Feinstaubwerte in Stuttgart. Die Kessellage der Stadt sorgt für schlechten Austausch der Luft. Besonders hohe Werte gibt es bei Inversionswetterlagen

Die EU hat uns deutlich gesagt, dass wir es zwar noch mal mit freiwilligen Maßnahmen versuchen können, wir aber nach zwei Jahren belegen müssen, dass diese etwas gebracht haben. Wenn nicht, müssen wir erklären, wie wir die Luft verbessern wollen. Und da bleiben uns nur ordnungsrechtliche Schritte. Schon bis zum nächsten Winter übrigens soll die Nutzung der Komfortkaminöfen während des Feinstaub-Alarms verboten werden. Welche Maßnahmen wir beim Verkehr treffen, ist noch nicht entschieden.

Sie plädieren für eine blaue Plakette, die dann nur noch Autos mit der Schadstoffeinstufung Euro 6 die Zufahrt erlauben würde.
Stimmt, aber das muss der Bund entscheiden. Immerhin trifft sich im April die Umweltministerkonferenz zu einer Sondersitzung, um nur dieses Thema zu diskutieren und hoffentlich auf den Weg zu bringen.

Wie erklären Sie denn einem Autobesitzer, der sich 2015 noch einen Euro-5-Diesel neu gekauft hat, dass er voraussichtlich 2019 mit seinem dann erst rund vier Jahre alten Auto nicht mehr in die Stadt fahren darf? Immerhin war das bis Ende August 2015 noch die geltende gesetzliche Norm.
Ich meine, wer im vergangenen Jahr noch einen neuen Euro-5-Diesel gekauft hat, dem hätte klar sein müssen, dass diese Norm vor der Ablösung steht. Oder er war schlecht informiert. Die Euro-5-Norm ist vor allem im Hinblick auf den Stickoxidausstoß zu lasch, und wir haben in 26 baden-württembergischen Kommunen zu hohe Werte. Wir brauchen eine effektivere Abgasreinigung, sonst bekommen wir das Problem nicht in den Griff. Ich finde, gerade das Autoland Baden-Württemberg muss hier vorangehen.

„Wer im vergangenen Jahr noch einen neuen Euro-5-Diesel gekauft hat, dem hätte klar sein müssen, dass diese Norm vor der Ablösung steht“

Ist das nicht trotzdem sozial ungerecht?
Die SPD hat uns Grünen schon vorgeworfen, wir würden das nur machen, um die Autoindustrie zu fördern. Das ist doch lachhaft. Wir denken ja gar nicht über ein komplettes Verbot nach. Denkbar wäre die freie Fahrt für Autos mit Euro 6 sowie Euro-5-Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind. Wer also Euro-5-Diesel fährt, könnte trotzdem in die Stadt fahren, wenn er seinen Nachbarn mitnimmt.

Und wie wollen Sie das kontrollieren?
Das müssten wir genauso kontrollieren wie künftig eine blaue Plakette oder derzeit die grüne Plakette. Klar ist das aufwendig, aber trotzdem finde ich den Ansatz gut, denn ich will ja nicht das Auto per se verteufeln, sondern ich will, dass es effizienter genutzt wird.

Wie sieht es denn beim Ausbau der Alternativen zum Auto aus?
Wir haben vor gut zwei Jahren den ÖPNV-Pakt geschlossen. Dabei haben sich Land, Stadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart und die umliegenden Landkreise verpflichtet, den öffentlichen Nahverkehr massiv auszubauen und die unterschiedlichen Verkehrsmittel besser miteinander zu verknüpfen. Wichtiger Bestandteil sind Metropol-Expresszüge, die aus der Region die Menschen schneller und umweltfreundlicher in die Stuttgarter Innenstadt bringen.

Sie wollen auch mehr Menschen zum Fahrradfahren bringen.
Manche finden das lächerlich, aber einige Städte mit gut ausgebautem Radwegenetz haben gezeigt, dass man je nach Jahreszeit 10 bis 20 Prozent des Autoverkehrs auf das Rad umlenken kann. Beispiel Karlsruhe: Die Stadt hat Radwege über zehn Jahre stark ausgebaut und es geschafft, den Autoverkehr um zehn Prozent zu senken und den Radverkehr um zehn Prozent zu steigern. Wichtig ist dabei, dass die Radwege auch das gesamte Jahr in einem guten Zustand sind. Da ist an einigen Stellen im Land noch Handlungsbedarf.

Unternehmen wie Daimler und Porsche haben ihre Mitarbeiter aufgefordert, während des Feinstaub-Alarms auf das Auto zu verzichten oder elektrisch zu fahren. Was sagen Sie dazu?
Ich habe mich darüber außerordentlich gefreut. Uns war klar, dass es ohne Unterstützung nicht klappt. Auch toll, dass der Daimler-Mobilitätsanbieter Moovel für Einzeltickets während des Feinstaub-Alarms nur die Hälfte des Preises verlangt. Ich hätte mir ein ähnliches Angebot des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) gewünscht.

Das Interview führten die auto motor und sport-Redakteure Birgit Priemer und Jens Katemann
Fotos: Imago, Picture Alliance

Selten zuvor hat Veränderung so viel Kraft entfaltet: Die neuen SUVs Hyundai Tucson und Santa Fe definieren die Spielregeln in ihrer Klasse neu. Mit durchzugsstarken Motoren, einem selbstbewussten Design und einer Vielzahl innovativer Technologien. Vom Autonomen Notbremsassistenten bis zum Totwinkelassistenten zeigen vorausschauende Systeme, dass bei diesen SUVs Fahrspaß und Sicherheit eine untrennbare Einheit sind. Treiben Sie den Wandel auf der Straße voran und erleben Sie mehr unter hyundai.de

HYUNDAI | NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.

EURO2016 FRANCE

5 JAHRE** GARANTIE OHNE KILOMETER-BEGRENZUNG**

* Unverbindliche Aktionspreisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH für den Hyundai Tucson blue 1.6 GDi Classic (Kraftstoffverbrauch innerorts: 7,9 l/100 km; außerorts: 5,4 l/100 km; kombiniert: 6,3 l/100 km; CO_2-Emission kombiniert: 147 g/km; Effizienzklasse: C. Nach EU-Messverfahren. ** 5 Jahre Fahrzeug- und Lack-Garantie ohne Kilometerbegrenzung sowie 5 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen); 5 kostenlose Sicherheits-Checks in den ersten 5 Jahren gemäß Hyundai Sicherheits-Check-Heft. Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen.

BOT B 12

Schwarz wie die Macht

6,3-Liter-Zwölfzylinder, 900 PS, 508 222 Euro Neupreis, Vmax über 350 km/h – wer darf so etwas fahren? Oligarchen und Superreiche, vielleicht auch Rapper und Heavy-Metal-Gitarristen. Und für einen Abend in Duisburg: wir.

Der Brabus 900 fährt wie eine ganz normale S-Klasse, nur etwas hoppeliger – wegen der 21-Zoll-Räder

Hinten gibt es das große Entertainment der S-Klasse und das Brabus-Business-Paket (21 850 Euro)

Wenn es dunkel wird, flimmert eine grelle Lichtinstallation von Jonathan Park über Hochöfen und Gasspeicher

Kennen Sie dieses tiefe, dunkel schimmernde Schwarz mancher Oldtimer aus den Vorkriegs- und unmittelbaren Nachkriegsjahren? Das so finster und unergründlich ist, dass man, wenn man sich auf die Haube stützt, fast befürchten muss, in ein Loch zu fallen?

So schwarz ist der Brabus Rocket 900, die Farbe heißt Maybach Baltic Black, und sie kostet laut Brabus-Preisliste 28 650 Euro extra. Mit diesem exquisiten Farbauftrag passt die Limousine gut in den Landschaftspark Duisburg-Nord, ein beinahe 200 Quadratmeter großes Areal, das bis 1985 ein Thyssen-Hüttenwerk war und sich seither von der Industriebrache zum urbanen Besucher-Hotspot zwischen den Stadtteilen Meiderich und Hamborn entwickelt hat. Wenn es dunkel wird, flimmert eine Lichtinstallation des britischen Künstlers Jonathan Park über Hochöfen, Kraftzentrale und Gebläsehallen-Komplex, doch selbst deren Lichtreflexe scheint der tiefschwarze Brabus zu schlucken. Vermutlich verschwände sogar ein Jedi-Lichtschwert, ohne Schäden zu hinterlassen, im Lack. Ein paar Spaziergänger umschlendern den Wagen, keiner wundert sich, keiner fragt etwas.

Dabei ist der Mercedes-Maybach S 600 an sich schon ein Hingucker, mit 20 Zentimetern mehr Radstand und einer Gesamtlänge von beinahe 5,5 Metern ein, nun ja, nicht eben unauffälliges Automobil. Die paar Kilometer von Bottrop nach Duisburg hat der Mercedes im ebenso schwarzen Lkw zurückgelegt. Der Wagen steht uns hier ein paar Stunden zur Verfügung, nächste Station: eine Autoshow in Dubai. Alles bitte schön heile lassen! Geht klar.

Maybach S 600 als Basis

Natürlich sei der größte Interessentenkreis für den 900 Rocket außerhalb Europas zu finden, erklärt man uns bei Brabus, doch auch hier gebe es großes Interesse an der Power-Limousine. Finanzschwach sollten Sie jedenfalls nicht sein, bereits die Basis, der Mercedes-Maybach, kostet mindestens 187 842 Euro, wobei sich der Kaufpreis mittels der buchdicken Optionsliste locker verdoppeln lässt. Brabus legt mit dem 900 Rocket nach. Am Ende der langen Liste an Sonderausstattungen und Brabus-An-, Ein- und Umbauten steht eine Summe, bei der allein der Anteil der Mehrwertsteuer fast für einen Porsche 911 in Basisausstattung ausreichen würde: 508 221,63 Euro.

Die meisten Besteller in Übersee kümmert die deutsche Mehrwertsteuer natürlich ebenso wenig wie der Nettokaufpreis: 427 077 Euro. Herrschaften, die Fahrzeuge in dieser Größen- und Preisklasse bestellen, nehmen gern hinten rechts im Fond Platz. Im Falle des Wagens auf diesen Seiten handelt es sich bei der Polsterung um die Innenausstattung Masterpiece mit Dickleder Escara in der Ausführung mit Biese und Sondersteppung (8890 Euro). Man versinkt darin wie in einer edlen Desig-

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Viersitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe 5453 x 1899 x 1478 mm, Radstand 3365 mm, Leergewicht 2335 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 255/35 ZR 21, hinten 295/30 ZR 21.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Siebengang-Automatikgetriebe.

Motor

Zwölfzylinder-V-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 6233 cm³, Leistung 662 kW (900 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 1500 Nm bei 4200/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 3,7 s
Höchstgeschwindigkeit..... > 350 km/h
Gesamtverbr. (NEFZ) .....SP 11,9 l/100 km

Grundpreis

Brabus Rocket 900 ..... 508 222 Euro

400 km/h auf dem Tacho und 900 PS unter der Haube – so etwas gab es früher allenfalls beim Batmobil

nercouch, hangelt im Fallen nach der Fernbedienung für das Entertainment- und Business-Angebot (21 850 Euro) und fragt sich gleichzeitig, ob es eine Gegensprechanlage gibt, mit der man dem Fahrer das Ziel der Reise übermitteln kann. An diesem Abend führt sie nur vom Sintervorplatz, vorbei an Kühlanlage und Gießhalle, zum Gasometer. Das dient inzwischen nicht mehr zum Speichern von Gichtgas aus den Hochöfen, sondern als wasserbefülltes Tauchrevier für Unterwassersportler.

1500 Nm bei 4200/min

Dann darf der Fondpassagier für ein paar Kilometer nach vorne links, denn auch in diesem, gerade in diesem Auto spielt die Musik hinterm Lenkrad, ganz egal wie luxuriös und gemütlich es hinten sein mag.

Der Motor macht den größten Posten in der Aufpreisliste aus: 89 900 Euro (ohne Mehrwertsteuer) kostet der Rocket 900-V12. 6,3 Liter Hubraum, statt der serienmäßigen 630 nun 900 PS und 1500 Nm maximales Drehmoment. Das im Übrigen elektronisch begrenzt ist, weil sonst die Gewalt des Turbo-Zwölfzylinders dazu ausreichte, dass die Innereien der Siebengangautomatik samt Differenzial, Antriebswellen und 21-Zoll-Hinterrädern durcheinandergequirlt würden wie Milchreis im Thermomix.

Die Schranke an der Ausfahrt des Landschaftsparks schnappt hoch, die Limousine rollt auf die Emscherstraße und reiht sich in den abendlichen Verkehr von Duisburg ein. Mit nur leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl brummelt der Zwölfzylinder vor sich hin, macht kein weiteres Aufhebens davon, dass er mittels einer aus dem Vollen gefrästen, feingewuchteten Kurbelwelle mit größerem Hub, zwölf Schmiedekolben, zweier größerer Turbolader und weiterer Umbaumaßnahmen auf 900 PS erstarkt ist.

Wir cruisen durch den Hafen, vorbei an neu entstandenen Ausgehquartieren und Industriebrachen, irgendwo dazwischen der Rhein, irgendwann kommt eine Autobahnauffahrt. Vollgas will bei diesem Auto sehr bewusst eingesetzt werden, wird fast als Eskalationsstufe wahrgenommen. Die bleibt trotz der enormen Leistung gut kontrollierbar. Der Brabus hebt die sternenlose Nase leicht in den Nachthimmel, der V12 hämmert zornig los und schiebt voran. Und er hört nicht auf, jedenfalls so lange, bis Verkehr und Tempolimits die Fahrt verlangsamen.

Wow. Dass der Brabus über 350 km/h schnell werden kann und in rund neun Sekunden auf 200 km/h beschleunigt, muss er hier nicht beweisen. Leistung ist immer mehr als genug da, in praktisch jedem auch nur annähernd relevanten Geschwindigkeitsbereich. Vielleicht ist das ja wahrer Luxus. Echte Genießer aber kuscheln sich in den sondergesteppten Fauteuil und lassen die nächtliche Welt draußen vorbeifunkeln – ob es nun die Lichterketten auf der Autobahnbrücke in Rheinhausen sind oder die Hoteltürme von Dubai.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Dino Eisele

Echte Genießer kuscheln sich in den sondergesteppten Fauteuil und lassen die Welt vorbeifunkeln

auto motor und sport

automarkt

3 TOP-ANGEBOTE

S. 90

R8 V10 plus 5.2 FSI quattro
6.000 km, 449 kW (610 PS)
mythosschwarz, Leder, Navi, Klima
www.audi-zentrum-aachen.de

S.91

GT MF4
EZ 8/2015, 80 km, 300 kW
(408 PS), Porsche Dunkelolivegrün
www.morgan-flaving.de

S. 93

Stingray C7 Cabrio
Spring Edition, EZ 12/2015
30 km, 343 kW (466 PS)
www.geigercars.de

Hier finden Sie Ihr Traumauto!

172 Kleinanzeigen mit Premium-Angeboten auf 18 Seiten

Themen

88 Gebrauchtwagen: Mini S
89 Gebrauchtwagen: Audi Q7
100 Service: Kauftipps für Fans

Angebote

A **90** Alfa Romeo
90 Aston Martin
90 Audi
90 Abt Sportsline
B **90** Bentley
91 BMW
91 BMW Alpina
91 Wiesmann
C **91** Cadillac, Chevrolet
91 Cobra
93 Corvette
D **93** DeLorean, De Tomaso
F **93** Ferrari, Ford
J **93** Jaguar
95 Arden, Jeep
L **95** Lagonda, Lamborghini
95 Lancia, Land Rover
95 Lotus
M **96** Maserati
96 Mazda
96 McLaren
96 Mercedes
98 Mini
O **98** Oldtimer
P **98** Porsche
R **99** Radical, Renault Alpine
103 Renntransporter
103 Rolls-Royce
S **103** Seat, Skoda
103 Smart
103 Subaru
V **103** Volvo, VW

103 Immobilien
103 Literatur
103 Modellautos
103 Rostschutz
103 Stellenangebote
103 Veranstaltungen
103 Verschiedenes
103 Zubehör

So verkaufen Sie Ihr Auto

104 Verkaufen Sie Ihr Auto mit unserer Print- und Online-Kombi!
http://automarkt.auto-motor-und-sport.de
Oder nehmen Sie direkt Kontakt mit uns auf: Tel. 0711-182-188,
E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de

meinautohaus.de

Perfekt im Netz!
Ihre Website-Profis fürs Autohaus

- Suchmaschinenoptimierte Händlerwebseiten
- Integrierte Börsen und Marktplätze
- Mobile Website
- Facebook-Anbindung
- Online-to-Print-Anzeigen

Kontaktieren Sie uns und finden Sie heraus, wie Sie Ihren Umsatz mit Ihrer Webpräsenz erhöhen können.

Tel. +49 721 3542-123
www.meinautohaus.de

powered by auto motor sport

Mini

Mit Nostalgie-Charme und tollem Handling erobert die zweite Neuauflage des Kultklassikers die Herzen – trotz mancher Schwäche.

Der weiterhin anhaltende Publikumserfolg des quirligen Briten sorgt inzwischen für zahlreiche Ableger und ein großes Gebrauchtangebot. 2014 ging die dritte Generation des Mini an den Start. Das heißt: Preislich werden die beiden vorigen Generationen attraktiver.

Motor Während die Benziner der zweiten, ab 2006 gebauten Mini-Generation aus einer Kooperation mit Peugeot stammen, kommen die Diesel seit dem Facelift im Herbst 2010 von BMW. Aber schon die früheren PSA-Selbstzünder sind kräftig, sparsam und mit Rußpartikelfilter ausgerüstet, wobei der Cooper D den Vorzug verdient. Auch bei den Ottomotoren sollte es mindestens der One mit 98 PS oder der 122 PS starke Cooper sein, der bereits eine Klimaanlage und Leichtmetallräder hat und nicht mehr verbraucht als die Basis. Die Turbomodelle Cooper S und John Cooper Works sind deutlich durstiger, härter und teurer.

Karosserie Der klassische Zweitürer bietet nur vorn ausreichend Platz für die Passagiere, im Fond und im Gepäckabteil geht es sehr beengt zu. Auch der in Radstand und Gesamtlänge gestreckte Clubman mit der kleinen Fondtür auf der Beifahrerseite verdient bei 260 bis 930 Litern Stauraum nicht wirklich den Namen Kombi und ist selten. Erst der 4,10 Meter lange, viertürige Countryman (seit 2010) taugt mit seinen 350 bis 1170 Litern als Familienauto, wird aber ähnlich hoch gehandelt wie das Cabrio.

Verarbeitung Trotz deutlicher Fortschritte gegenüber dem Vorgänger passen Detailverarbeitung und Materialanmutung im Cockpit nicht zum gehobenen Preisniveau. Außerdem sind die Sitze etwas zu kurz und recht dünn gepolstert.

Sicherheit In seiner Klasse ist der Mini ein ganz Großer, wenngleich manche feinen Helfer extra kosten. Cabrios der zweiten Generation (ab 2009) sind serienmäßig mit einem automatisch ausfahrenden Überrollschutz ausgestattet.

Fahrwerk Dank aufwendiger Mehrlenker-Hinterachse und tiefem Schwerpunkt fährt sich der Mini ausgesprochen sicher und agil, aber nicht besonders komfortabel.

Nice to have: Multifunktionslenkrad. Außerdem sollte die Klimaanlage an Bord sein. Ausgefallenes Design beim Autoschlüssel

DEKRA MÄNGEL-WERTUNG*

* Laufleistungsklasse 50 000–100 000 km, Modelljahr 2006

Grün besser oder Durchschnitt aller geprüften Autos

Rot schlechter

Fahrwerk Lenkung

Karosserie Innenraum

Bremsanlage

Motor Umwelt

Elektrik Elektronik, Licht

Mängelhäufigkeit:

Kategorie 1	bis 50 000 km
Kategorie 2	50 000–100 000 km
Kategorie 3	100 000–150 000 km

deutlich besser als der Durchschnitt

besser als der Durchschnitt

Durchschnitt

schlechter als der Durchschnitt

deutlich schlechter als der Durchschnitt

Wie zuverlässig ist der Mini?

Das sagen die Dekra-Prüfer: Die zweite Mini-Generation ab Modelljahr 2006 ist, wenn das Fahrzeug regelmäßig gewartet wurde, eine Empfehlung wert. Bei den mit Peugeot entwickelten Motoren ist Ölverlust kein großes Thema mehr. Allerdings sollte auf die Einstellungen und die Funktionen der Beleuchtungsanlage sowie auf Beschädigungen der Frontscheibe geachtet werden. Ansonsten präsentiert sich der Kleinwagen Mini in allen Laufleistungsbereichen in guter Form und nimmt besonders in den höheren Bereichen einen Platz weit oben in seiner Fahrzeugklasse ein.

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Gut zum Mini-Charakter passt der spritzige Cooper mit seinen 120 PS. Beim Diesel ist der kräftigere Cooper mit 110 PS die optimale Wahl.

		One	Cooper	Cooper D
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1598	1598	1560
Leistung	kW (PS) bei 1/min	72 (98) 6000	88 (120) 6000	80 (110) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	153 bei 3000	160 bei 4000	240 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	1155/375	1140/375	1165/375
Länge × Breite × Höhe	mm	3821 x 1727 x 1414	3699 x 1683 x 1407	3821 x 1727 x 1414
Gepäckraum	l/VDA	211–731	160–680	211–731
Höchstgeschw.	km/h	186	203	195

Welche Karosserievariante?

Für die kleine Familie kommt eigentlich nur der größere, viertürige Countryman infrage. Dem Single reicht der Basis-Mini oder der Clubman.

Welches Modelljahr?

Die zweite Mini-Generation, die seit 2006 gebaut wird, ist besser verarbeitet und zuverlässiger als die Vorgängermodelle.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Von Haus aus ist der Mini ziemlich mager bestückt, darauf ist beim Kauf zu achten. Ratsam: Klimaautomatik, Sitzheizung und Bi-Xenon-Licht.

Was kostet er?

Weil der Mini zu den wertstabilsten Autos gehört, muss die zweite Generation noch teuer bezahlt werden. Der Vorgänger ist günstiger zu haben.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	One	Cooper	Cooper D
2014	12 499,–	–	14 606,–
2013	11 138,–	–	13 034,–
2012	9944,–	–	11 639,–
2011	8882,–	–	10 393,–
2010	7895,–	8518,–	9309,–
2009	–	7682,–	8234,–

Quelle: DAT

Betriebskosten in Euro

Jahr	One	Cooper	Cooper D
Steuer	66,–	50,–	152,–
Haftpfl.	996,–	996,–	1183,–
Teilkasko	356,–	356,–	536,–
Vollkasko	1449,–	1589,–	1755,–
Wartung	177,–	198,–	211,–
l/100 km	5,4 S	5,4 S	3,9 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

Tests in diesen Ausgaben

Cooper D (Test: 9/07), One (Test: 14/07), Clubman Cooper S (Test: 23/07), John Cooper Works (Test: 19/08), Cooper S Cabrio (Test: 7/09), Countryman Cooper S (Vergleichstest: 20/10).

Weitere Tests unter www.auto-motor-und-sport.de

Audi Q7

Der erste SUV von Audi kommt enorm wuchtig daher, ist aber auch im Alltag eine Wucht – selbst nach vielen Kilometern.

Mit seinem ersten SUV ging Audi 2006 gleich in die Vollen, schuf auf der Grundfläche eines A8 einen imposanten, vielseitig begabten Allrounder. In der Anfangszeit lief der Absatz reibungslos, doch seit 2009 ging die Nachfrage deutlich zurück. Die Modellpalette wurde inzwischen gestrafft, denn das Schaltgetriebe entfiel ebenso wie der V8-Benziner und der einzigartige, aber sehr teure V12 TDI.

Motor Angesichts des Leergewichts (rund 2,5 Tonnen) sowie der Zuladung (bis 790 kg) und Anhängelast (bis 3500 kg) sind auch die starken Achtzylinder eine Überlegung wert, wobei der sparsamere 4.2 TDI den Vorzug verdient. Bei den meisten Q7 steckt jedoch der Dreiliter-V6-Turbodiesel unter der Fronthaube, der mit guter Laufkultur, kräftigem Durchzug und angemessener Wirtschaftlichkeit einen gelungenen Kompromiss darstellt. Neben der Urversion mit 233, 240 oder 245 PS gibt es das Triebwerk seit dem Facelift 2010 zusätzlich als Clean Diesel (Euro 6) und als günstigere Einstiegsvariante mit 204 PS.

Karosserie Dem sehr guten Platzangebot in Reihe eins und zwei steht ein eher bescheidenes Gepäckabteil (775 bis 2035 Liter) mit hoher Ladekante gegenüber. Zudem taugen die aufpreispflichtigen Sitze im Heck nur für Kinder, und die unübersichtliche Karosserie erschwert das Manövrieren. Achtung: Üppige Sonderausstattungen reduzieren die erlaubte Zuladung.

Verarbeitung Das hohe Audi-Niveau zeigt sich in perfekter Passgenauigkeit, hochwertigen Materialien und überzeugender Langzeitqualität. Dank Vollverzinkung gibt es kaum Rost.

Sicherheit Ein rigides ESP hält den Q7 sicher auf Kurs, und die Bremsen sorgen für kräftige Verzögerung, unterliegen aber wie die Reifen einem erhöhten Verschleiß.

Fahrwerk Für seine Größe ist der SUV überraschend agil, mit der optionalen Luftfederung zudem komfortabel. Trotz der damit möglichen Erhöhung der Bodenfreiheit auf 240 mm und des Allradantriebs taugt der Q7 weniger für Geländeausflüge als für entspanntes Dahingleiten.

Klarer Favorit unter den Motoren: 3.0 TDI. Mit dem Controller wird das MMI-Infotainment gesteuert. Extra: Panorama-Schiebedach

Wie zuverlässig ist der Q7?

Das sagen die Dekra-Prüfer: Der Audi Q7 basiert auf der gleichen Plattform wie die erste Generation des VW Touareg und des Porsche Cayenne – er zeigt daher auch die gleiche Zuverlässigkeit. Erfahrungsgemäß wird die Bremsanlage bei Leergewichten deutlich über 2,2 Tonnen stark beansprucht und erfordert daher einen prüfenden Blick vor dem Kauf. Bei hoher Laufleistung stellen die Dekra-Sachverständigen auch das eine oder andere ausgeschlagene Führungs- und Traggelenk fest.

Welcher Motor ist empfehlenswert?

Die Benziner sind echte Spritschlucker, auch bei den V8 und V12 TDI liegen Anschaffungs- und Unterhaltskosten auf sehr hohem Niveau. Deshalb spricht alles für den Dreiliter-V6-Turbodiesel, der mit Abstand am meisten angeboten wird. Im Laufe der Jahre stiegen die Leistung von 233 auf 245 PS und das Drehmoment von 500 auf 550 Nm.

		3.6 FSI	3.0 TDI	4.2 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	V/6	V/8
Hubraum	cm³	3597	2967	4134
Leistung	kW (PS) bei 1/min	206 (280) 6200	180 (245) 3800	250 (340) 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	360 bei 2500	550 bei 1750	760 bei 1750
Leergewicht/Zuladung	kg	2270/620	2345/650	2495/650
Länge × Breite × Höhe	mm	5086 x 1983 x 1737	5086 x 1983 x 1737	5089 x 1983 x 1697
Gepäckraum	l/VDA	775–2035	775–2035	775–2035
Höchstgeschw.	km/h	225	216	240

Welches Modelljahr?

Anfangs bereiteten Luftfederung, Steuergeräte und Fensterheber schon mal Ärger, auch kleinere Lackmängel sowie undichte Motoren kommen vor. Daneben sprechen die effizientere Achtgangautomatik und der Euro-6-Diesel für die Exemplare ab Mai 2010.

Welche Ausstattung ist sinnvoll?

Viele Q7 sind vollgestopft mit Extras. Nicht fehlen sollten Luftfederung, Xenon-Licht, Einparkhilfe sowie heizbare Ledersitze und elektrische Heckklappe. 20-Zoll-Räder schaden hingegen dem Komfort und dem Geradeauslauf und verschleißen schneller.

Was kostet er?

Für die 4000 Euro Preisvorteil beim V6-Benziner kann man lange tanken. Der 3.0 TDI ist als Allrounder nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht aber die erste Wahl.

Fahrzeugpreise in Euro

Jahr	3.6 FSI	3.0 TDI	4.2 TDI
2014	–	36 117,–	48 366,–
2013	–	32 248,–	41 829,–
2012	–	28 083,–	36 506,–
2011	–	25 453,–	33 035,–
2010	19 001,–	22 285,–	31 198,–
2009	17 066,–	–	–

Quelle: DAT

Betriebskosten in Euro

Jahr	3.6 FSI	3.0 TDI	4.2 TDI
Steuer	243,–	455,–	683,–
Haftpfl.	2030,–	2030,–	1791,–
Teilkasko	1396,–	1396,–	1593,–
Vollkasko	4003,–	4003,–	4788,–
Wartung	392,–	442,–	491,–
l/100 km	13,0 S	7,4 D	9,2 D

Quelle: Datenbank auto motor und sport

DEKRA MÄNGEL-WERTUNG*

* Laufleistungsklasse 50 000–100 000 km, Modelljahr 2005

Grün besser oder Durchschnitt aller geprüften Autos
Rot schlechter

Fahrwerk Lenkung
Karosserie Innenraum
Bremsanlage
Motor Umwelt
Elektrik Elektronik, Licht

Mängelhäufigkeit:

Kategorie 1	bis 50 000 km	k.A.
Kategorie 2	50 000–100 000 km	
Kategorie 3	100 000–150 000 km	

deutlich besser als der Durchschnitt
besser als der Durchschnitt
Durchschnitt
schlechter als der Durchschnitt
deutlich schlechter als der Durchschnitt

Tests in diesen Ausgaben

Q7 4.2 FSI (Test: 8/06), Q7 3.0 TDI (Vergleichstest: 9/06), Q7 4.2 TDI (Vergleichstest: 18/07), Q7 V12 TDI (Test: 3/09), Q7 3.0 TDI (Dauertest: 25/09), Q7 3.0 TFSI (Test: 16/10).

Weitere Test unter www.auto-motor-und-sport.de

Alfa Romeo

Alfa Romeo 6 C 2500 SS 1946, matching, Rarität in fantastischem Zustand. **Alfa Monza 8 C 2300** 1931. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30975

Alfa 4C neu, ohne Zul., 6% unter UPE, 10 km, 177 kW (241 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, NR-Fzg., Vollausstattung, deutsche Auslieferung, silber-metallic, Ledersitze rot, 69.500,- € (MwSt. awb.). Tel. 02651/491659

Alfa Romeo 1750 GT Veloce1. Serie, Bj. 1968, 78000 km, 83 kW (113 PS), rot, 10.500,– €. Tel. 0174-6626235, GT.Veloce@emailn.de

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31133

Aston Martin

V12 Vanquish Volante, 06/2014, 21100 km, Divine Red, Leder Iron Ore Red, Vollausstattung, UPE: 301.232,-, Hauspreis: 214.900,- €. Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, 0221/934780-14, vanvalckenborgh@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31124

Rapide S 8-Gang, EZ 05/2015, 5500 km, 412 kW (560 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 179.899,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31139

DB9 Volante UPE 213.134,- Euro, EZ 08/2015, 3500 km, 380 kW (516 PS), silber, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 179.899,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31140

Vanquish Coupe Modelljahr 2016, EZ 09/2015, 2000 km, 424 kW (576 PS), grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 245.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31141

V8 Vantage S N430 MY 2016, 0 km, 321 kW, MY 2016, schwarz, Navi, Klima, Xenon, Kraftstoffverb. 12,9 l/100 km (kombt) 19,2 l/100 km (innerorts) 9,3 l/100 km (außerorts) CO2-Ausst. 299 g/km Effizienzk.G, 136.708,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.astonmartin-muenchen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31143

Audi

Tuning - "Made in Germany" seit 1984 www.bb-automobiltechnik.de H

R8 V10 plus 5.2 FSI quattro, 6.000 km, 449 kW (610 PS), mythosschwarz, Leder, Navi, Klima, SHZ, 194.880,- € (MwSt. awb.) Audi Zentrum Aachen Jacobs Automobile GmbH & Co.KG, Madrider Ring 19, 52078 Aachen, Tel. 0241/920320-17, kh.mingers@audi-zentrum-aachen.de, www.audi-zentrum-aachen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31120

TT Coupé 2.0 TFSI quattro S-Line, EZ 10/2014, 2822 km, 169 kW (230 PS), tangorot, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 39.960,- € (MwSt. awb.) Audi Zentrum Aachen Jacobs Automobile GmbH & Co. KG, Madrider Ring 19, 52078 Aachen, Tel. 0241/920320-17, kh.mingers@audi-zentrum-aachen.de, www.audi-zentrum-aachen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31122

www.werksdienstwagen.de
AUTOHAUS WOLF
Audi Hit Partner

R8 Coupé 4.2 FSI quattro, EZ 04/2015, 6.666 km, 316 kW (430 PS), daytonagrau Perleffekt, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 108.790,- € (MwSt. awb.) Audi Zentrum Aachen Jacobs Automobile GmbH & Co.KG, Madrider Ring 19, 52078 Aachen, Tel. 0241/920320-17, kh.mingers@audi-zentrum-aachen.de, www.audi-zentrum-aachen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31121

Verdoppeln Sie jetzt Ihre Anzeigen-Leser!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Abt Sportsline

TT Coupé 2.0 TFSI quattro ABT Umbau, EZ 07/2015, 4444 km, 228 kW (310 PS), gletscherweiss, Klima, Xenon, SHZ, 53.480,- € (MwSt. awb.) Audi Zentrum Aachen Jacobs Automobile GmbH & Co. KG, Madrider Ring 19, 52078 Aachen, Tel. 0241/920320-17, kh.mingers@audi-zentrum-aachen.de, www.audi-zentrum-aachen.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31123

Bentley

NEW FLYING SPUR W12, EZ 08/2015, 7500 km, 460 kW (625 PS), Multimedia, Blau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 214.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31146

Continental GT W12, 12.2014, 5500 km, Light Claret, Leder Portland, Vollausstattung, UPE: 252.016,-, Hauspreis: 154.900,- €. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/934780-14, info@royal-motors.com, www.royal-motors.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31125

Flying Spur V8 COMFORT + CONVENIENCE, EZ 07/2015, 6500 km, 373 kW (507 PS), Grau, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., 154.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31147

Bentley 4 ½ / 6 ½ ... haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7004, www.cargold.com H

Continental GT SPEED, EZ 01/2016, 5000 km, 467 kW (635 PS), blau, Leder, Navi, ACC, Kamera, TV, 204.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31145

Optimieren Sie jetzt Ihre Verkaufschancen!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Azure Mulliner "Wide Body", 1 von 27, Bj. 06.2000, 49000 km, Leder Bicolor, abs. Vollausst. inkl. Le Mans **Werksleistungs-steigerung auf 457 PS,** große Bremse, Xenon u.s.w., VK 114.900,- €.
Tel. +49/162-9888899

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31084

Continental GT GT V8 + MULLINER, EZ 10/2015, 5000 km, 373 kW (507 PS), Braun, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 174.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31144

MULSANNE SPEED + MULLINER, EZ 04/2015, 5000 km, 395 kW (537 PS), Braun, Leder, Multimedia, Klima, Xenon, SD, SHZ, 289.900,- € (MwSt. awb.) AM Automobile GmbH, Moosacher Str. 40, 80809 München, Tel. 089-287012-20, www.bentleymuenchen.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31148

BMW

BMW 503 Cabrio ... haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7004, www.cargold.com H

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

VOGELSANG AUTOMOBILE
www.vogelsang-automobile.de

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Suche M1, Z1, Z8, M3, 6er. 0761/703400 H

640dA Coupé M-Sportpaket Individual 20", EZ 12/12, 39927 km, 230 kW, silber, DDC, LED, Aktivlenkung, B&O Sound, Head-Up, TV, SD, Standhzg., 57.490,- € (MwSt. awb.) Riller & Schnauck GmbH (Teltow), Warthestraße 3, 14513 Teltow, Tel. 03328/442-0, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31049

840ci / 850 CSI gesucht. 0171/4167106 H

JETZT SCHWENKBARE KUPPLUNG für 3er -4er -5er inkl. fachgerechter Montage u. Codierung für ab 920,- €. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

www.bmw-gebrauchtwagen.com H

435iA Cabrio M-Sportpaket HeadUp, LED, EZ 06/15, 4398 km, 225 kW, weiss, adapt. M-Fahrwerk, 19", Kamera, DAB Tuner, Harman/Kardon, Surround View, 63.990,- € (MwSt. awb.) Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, 030/790095-0, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31041

730dA Innovation Dynamic Drive Head-Up, EZ 01/15, 25302 km, 190 kW, weiss, Kamera, Driving Assi Plus, 4xSHZ, DAB, Leder, SD, Komfortsitz, HiFi, 54.430,- € (MwSt. awb.) Riller & Schnauck GmbH, Hindenburgdamm 68, 12203 Berlin, Tel. 03328-442343, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31056

BMW 327/28 Cabriolet 1939, matching, echt & gut. Zentralv., 80 PS. **BMW 327 Cabrio Frazer-Nash** 1940, interessante Historie. **BMW 321 Cabrio Authenrieth** 1939, so selten, 1A restauriert. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, T. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30977

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

GT MF4, EZ 8/2015, 80 km, 300 kW (408 PS), Porsche Dunkelolivegrün, Leder, Navi, Xenon, SHZ, der letzte Gebaute!, Tageszulassung, Vollausstattung inkl. Rück- und Frontkamera, Leder beige, 209.000,- € (MwSt. awb.). Morgan Flaving, Harffstr. 110a, 40591 Düsseldorf, Tel. 0211/73774470, www.morgan-flaving.de H

www.schumann-roadster.de
Schumann Fahrzeugtechnik GmbH, Möninger Str. 28, 90602 Pyrbaum H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31117

Cadillac

Escalade Platinum, EZ 12.2015, 4000 km, 313 kW (425 PS), LED, Leder, Tel., 360° Kamera, CUE Audio, Massagesitze, SD, SHZ, AHK, Kraftstoffverbr. 13,1 l/100 km (kombt.); 18,0 l/100 km (innerorts); 10,3 l/100 km (außerorts); CO2-Ausst. 302 g/km, Effizienzkl. E, 99.000,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31127

Chevrolet

Camaro Coupé V8 SUPERPREIS, 0 km, 6,2 L V8, 318 kW (432 PS), 6-Gang Schaltgetriebe, Kraftstoffverbr. 13,3 l/100 km (kombt.); 18,9 l/100 km (innerorts); 9,7 l/100 km (außerorts); CO2-Ausst. 329 g/km, Effizienzkl. G, 39.500,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31129

Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl. Tel. 02947/611, www.cobra-classics.de H

TESTFELD AUTOBAHN A9: WIE LÄUFT DER FELDVERSUCH ZUM AUTONOMEN FAHREN?

HANDEL: WIE SIEHT DER MOBILITÄTSKUNDE DER ZUKUNFT AUS?

auto motor und sport

MOBILITÄT KONGRESS DER ZUKUNFT

INFORMATIONEN:
www.ams-kongress.de

31.3.2016

DIE DIGITALISIERUNG DER AUTOINDUSTRIE: WIE SICH EINE INDUSTRIE NEU ERFINDET

DISKUTIEREN SIE MIT UNSEREN EXPERTEN JETZT ANMELDEN!

Informationen: www.ams-kongress.de
Mail: info@kongress.de, Telefon: +49 711 182 2122
Teilnahmegebühr: 560 Euro*
Veranstaltungsort: ICS, Landesmesse Stuttgart

*zzgl. Mehrwertsteuer

E-MOBILITÄT: WIE GEHT DER GEBRAUCHTWAGEN-HANDEL DAMIT UM?

Unsere Premium-Sponsoren

HUK-COBURG
Aus Tradition günstig

ZF

Unsere Classic-Sponsoren

SCHAEFFLER
LuK INA FAG

ROHM SEMICONDUCTOR

Unsere Partner

Valeo

Corvette

Wir suchen Corvettes - alle Modelle! 06105/21133, www.corvette-center.de H

Stingray C7 Cabrio Spring Edition, EZ 12/2015, 30 km, 343 kW (466 PS), 7-Gang Schaltgetriebe, es gibt nur 25 Stück in ganz Europa, Kraftstoffverbr. 12,0 l/100 km (kombt.); 19,1 l/100 km (innerorts); 7,8 l/100 km (außerorts); CO2-Ausst. 279 g/km, Effizienzkl. G, 74.700,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31128

Z06 Die stärkste Corvette aller Zeiten, 0 km, MY16, 6,2 V8 mit 658 PS, 484 kW, Shark Grey Met., Carbon Targa Dach, Head-Up Colordisplay, Premium Bose Sound, Kraftstoffverbr. 12,0 l/100 km (kombt.); 19,1 l/100 km (innerorts); 7,8 l/100 km (außerorts); CO2-Ausst. 279 g/km, Effizienzkl. G, 124.332,- € (MwSt. awb.) GeigerCars.de GmbH, Zamdorfer Str. 6-8, 81677 München, 089/427164-13, www.geigercars.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31130

DeLorean

DeLorean DMC-12, Bj. 1981, 96 kW (131 PS), grau, 9300,– €. Tel. 0174 6750731, bro.volker@gmail.com

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31065

De Tomaso

Guara gesucht. 0171/4167106 H

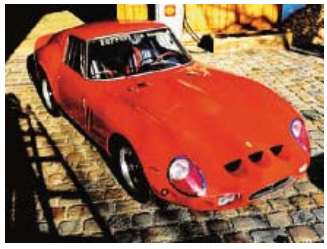
Pantera, BJ 1974, 5.7 Liter, 257 kW, Group 4, umgebaut auf GTS-Basis, Australian Block, Weber 48 IDA, Dt. Straßen- und FIA HTP-Zulassung, P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 27, 89312 Günzburg, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30939

Ferrari

Ankauf Ferrari, Bentley, Aston Martin
Tel. 0 21 32 / 91 46 20 · Fax 91 46 22
Autohaus Deniz GmbH · mrtdeniz@aol.com

Suche Ferrari 488 GTB & 488 GTS (Coupé und Spider) für sofort und Verträge. Tel. 0172/6800380



Ferrari GTO Scaglietti 1964, FIA-Papiere, gute History. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30978

Ford

Erstklassige Verdecke
● Innenausstattungen
● Zubehör
● Sattlerei
● Katalog
KHM
73710 Esslingen · Postf. 10 10 01
0711 / 35 79 00-0 · Fax -14 · www.cabrio.de

Jaguar

F-Type R AWD, EZ 06/2015, 16700 km, 405 kW, Aut., Panorama, Leder, Navi, Klima, Tagf.-LED, 94.900,- € (MwSt. awb.) La Linea Franca Kfz.-Handels GmbH, Christian-Lassen-Str. 1, 53117 Bonn-Buschdorf, 0228/559100, www.lalinea.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31134

FERRARI FINANCIAL SERVICES AG.
LEASING & FINANZIERUNG VON FERRARI.

RILLER & SCHNAUCK GMBH 12203 Berlin, Tel. 0 30-79 00 95-624

SCUDERIA SPIDER 16M giallo tre strati/nero, 10.09, 9 tkm	€ 428.016,-
F12BERLINETTA rosso berlinetta/nero, 6.14, 3 tkm	€ 285.000,-
FF grigio granito/nero, 7.13, 36 tkm	€ 195.000,-

TAMSEN GMBH 22143 Hamburg, Tel. 0 40-5 70 03 00

CALIFORNIA 30 bianco/nero, 4.13, 9,8 tkm, Handling-Paket	€ 139.990,-*
430 SCUDERIA nero/nero, 3.08, 38,8 tkm, Racing-Sitze L	€ 179.990,-*

MOLL SPORTWAGEN HANNOVER GMBH 30539 Hannover, Tel. 05 11-82 10 01

430 SCUDERIA rosso corsa/nero, 4.09, 21 tkm, 1. Hand, 4-Pkt.	€ 204.900,-
458 SPIDER rosso corsa/nero, 4.12, 25 tkm, Vollausstattung	€ 189.900,-*
CALIFORNIA nero/nero, 10.11, 18 tkm, Garantie 10.16, JBL-HiFi	€ 134.900,-*
CALIFORNIA T nero daytona/nero, 7.14, 14 tkm, Individual.	€ 199.900,-*
F12BERLINETTA rosso corsa/nero, 4.14, 1,5 tkm, 1. Hand	€ 299.900,-*
612 SCAGLIETTI OTO grigio ferro/iroko, 9.08, 23 tkm, Atelier-car	€ 139.900,-
FF rosso maranello/nero, 2.14, 6 tkm, Vollausstattung	€ 249.900,-*

EBERLEIN AUTOMOBILE GMBH 34123 Kassel, Tel. 05 61-51 19 70

458 ITALIA rosso corsa-grigio/nero, 7.11, 82 tkm, Daytona-Sitze	€ 129.000,-
458 SPIDER rosso corsa/nero, 5.13, 36,7 tkm, 20" Felgen	€ 197.500,-*
F12BERLINETTA nero daytona/sabbia, 2.13, 19,5 tkm, 20"	€ 239.000,-

LUEG SPORTIVO GMBH 40667 Meerbusch, Tel. 0 21 32-9 15 40

458 ITALIA rosso corsa/beige, 5.14, 18 tkm, 1. Hand	€ 147.900,-
458 SPIDER nero/cuoio, 2.12, 30 tkm, Racing-Sitze, 1. Hand	€ 189.900,-
CALIFORNIA T rosso california/nero, 6.15, 3,5 tkm, 1. Hand	€ 192.500,-*
F12BERLINETTA rosso corsa/nero, 3.15, 9,8 tkm, 1. Hand	€ 284.900,-*
FF bianco/cuoio toscana, 4.14, 17 tkm, 1. Hand	€ 254.900,-*

MARANELLO MOTORS GMBH 50858 Köln, Tel. 02 21-80 13 01 00

SCUDERIA SPIDER 16M rosso scud./rosso, 3.10, 9,5 tkm, 1. Hd.	€ 385.000,-
CALIFORNIA rosso corsa/beige, 2.10, 33,9 tkm, Individual.	€ 109.900,-
CALIFORNIA grigio titanio/iroko, 3.11, 41 tkm, 1. Hand	€ 119.900,-*
CALIFORNIA bianco avus/beige, 4.10, 28,6 tkm, Individual.	€ 126.900,-*
CALIFORNIA 30 nero/cuoio, 8.11, 27,8 tkm, 1. Hand, Indiv.	€ 124.900,-*
CALIFORNIA T nero/cuoio, 7.14, 22,4 tkm, 1. Hand, Indiv.	€ 179.900,-*
FF grigio granito/nero, 1.15, 8,5 tkm, 1. Hand, Individual.	€ 289.900,-*

AUTOHAUS GOHM GMBH 71034 Böblingen, Tel. 0 70 31-20 55-0

348TS rosso corsa/nero, 5.93, 5 tkm	€ 129.900,-
F355 SPIDER rosso corsa/nero, 6.96, 82 tkm	€ 79.800,-
458 SPIDER nero daytona/nero, 9.13, 8 tkm	€ 208.900,-*
CALIFORNIA 2+2 nero/cuoio, 10.09, 18 tkm	€ 122.900,-
TESTAROSSA rosso corsa/nero, 1.88, 33 tkm, Monodado	€ 179.900,-
F12BERLINETTA nero daytona/beige, 1.13, 48 tkm	€ 228.900,-*

AUTOHAUS GOHM GMBH 78224 Singen/Htwl., Tel. 0 77 31-94 63-0

360 MODENA giallo modena/nero, 7.02, 51 tkm, Handschaltung	€ 79.900,-
458 ITALIA nero daytona/nero, 4.12, 27 tkm	€ 159.900,-*
458 SPIDER rosso corsa/nero, 10.12, 20 tkm	€ 189.900,-
458 SPECIALE grigio silverstone/nero, 4.14, 19 tkm	€ 287.900,-
CALIFORNIA 2+2 rosso/nero, 5.09, 23 tkm	€ 109.900,-*
575M MARANELLO F1 grigio titanio/nero, 5.03, 11 tkm	€ 143.900,-
F40 rosso corsa/nero, 6.92, 28 tkm, neue Tanks	€ 1.190.000,-*

AUTOHAUS SAGGIO GMBH 81677 München, Tel. 0 89-90 90 03 60

458 ITALIA nero daytona/cuoio, 4.15, 4 tkm, 1. Hd., Individual.	€ 216.900,-*
458 SPIDER rosso corsa/nero, 1.13, 12,5 tkm, 1. Hd., Individual.	€ 192.900,-*
CALIFORNIA rosso corsa/nero, 4.10, 15 tkm, 1. Hd., Individ.	€ 124.900,-
CALIFORNIA T bianco avus/blu, 7.14, 9 tkm, 1. Hd., Individual.	€ 177.900,-*
599 GTB FIORANO rosso corsa/nero, 9.10, 7 tkm, Individ.	€ 159.900,-

AUTOHAUS SAGGIO GMBH 97337 Dettelbach/Würzb., Tel. 0 93 02-93 23 00

F355 SPIDER rosso/nero, 4.98, 80 tkm	€ 79.900,-*
458 ITALIA rosso corsa/beige, 3.11, 20 tkm, Individualausst.	€ 152.900,-
458 ITALIA nero daytona/nero, 5.15, 5 tkm, 1. Hd., Individual.	€ 209.900,-*
CALIFORNIA 30 nero/crema, 9.12, 10 tkm, 1. Hd., Individual.	€ 145.900,-*
CALIFORNIA T nero daytona/cuoio, 4.15, 2,5 tkm, 1. Hd., Indiv.	€ 189.900,-*

* Mehrwertsteuer ausweisbar

FLEXIBILITÄT & SICHERHEIT.
SPRECHEN SIE MIT IHREM
FERRARI VERTRAGSPARTNER.

FINANCIAL SERVICES

Ferrari Financial Services AG, Wolfratshauser Straße 42, 82049 Pullach
Telefon 089 - 97 89 60 600, Fax 089 - 97 89 60 609

Deutschlands großer Kaufratgeber:

Spart so manche Probefahrt.

DIE WINTERAUSGABE
JETZT NEU!

Alle aktuellen Modelle von Alfa Romeo bis Volvo im großen Neuwagen-Katalog. Mit modellvergleichender Kaufberatung, unabhängiger Benotung, Ausstattungsempfehlungen und offizieller Öko-Einstufung. Ab sofort am Kiosk und im ausgewählten Buch- und Zeitschriftenhandel oder bequem per Post nach Hause. Für nur 6,– € zzgl. Versandkosten bestellen.

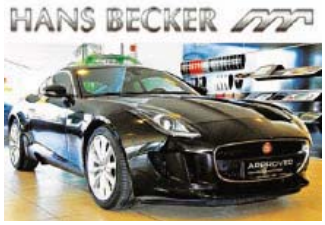
→ TELEFON
0711.32068888

→ E-MAIL
ams@dpv.de

→ ONLINE
www.auto-motor-und-sport.de/autokauf

auto motor und sport

Jaguar



Jaguar F-Type Coupé, EZ 02/2015, 13398 km, 250 kW/340 PS, schwarz, Leder, Perform. Sitze, Sportabgasanl. mit Sound-Taste, Navi, 19-Zoll-Felgen u.v.m. 57.900,- € MwSt. awb. Hans Becker GmbH & Co. KG, Wilhelm-Lantermann-Str. 102-104, 46535 Dinslaken, Tel. 02064/4103-17, www.hans-becker.de H

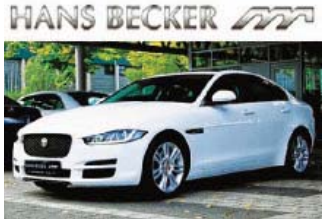
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31102

E-Type V12 CABRIO S III, EZ 1973, 5307 ccm, 197 kW, 35000 km original, blaues Leder, seltenes Hardtop, Speichenräder, TÜV + H-Kennzeichen, P.a.A. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 27, 89312 Günzburg, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30937

XF 3.0 V6 Diesel S, EZ 02/2015, 4000 km, 202 kW, Leder, Tagf.-LED, 20" Räder, rote Bremssättel, 53.900,- € (MwSt. awb.) La Linea Franca Kfz.-Handels GmbH, Christian-Lassen-Str. 1, 53117 Bonn-Buschdorf, Tel. 0228/559100, www.lalinea.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31132



Jaguar XE 20d Prestige, EZ 11/2015, 1609 km, 132 kW/179 PS, weiss, Autom., Bi-Xenon, Navi, Panorama-SD el., 18-Zoll-Felgen u.v.m. 37.900,- € MwSt. awb., Verbr. l/100 km: in.orts 5,1; auß.orts 3,7; komb. 4,2; CO2 komb. 111 g/km, CO2-Effizienz: A. Hans Becker GmbH & Co. KG, Wilhelm-Lantermann-Str. 102-104, 46535 Dinslaken, Tel. 02064/4103-17, www.hans-becker.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31103

Jaguar F-Type S Cabrio, EZ 03/2014, 14162 km, 280 kW/381 PS, schwarz, Sportsitze Leder, Sportabgasanl. mit Sound-Taste, Navi, 19-Zoll-Felgen u.v.m. 62.900,- € MwSt. awb. Hans Becker GmbH & Co. KG, Wilhelm-Lantermann-Str. 102-104, 46535 Dinslaken, Tel. 02064/4103-17, www.hans-becker.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31101

Mit einem Klick erhöhen Sie Ihre Verkaufschancen!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

XJ 3.0 Diesel S V6 Premium Luxury, EZ 07/2011, 43200 km, 202 kW, grün, Leder, Touch-Navi, Xenon, Panorama, 29.900,- € (MwSt. awb.) La Linea Franca Kfz.-Handels GmbH, Christian-Lassen-Str. 1, 53117 Bonn-Buschdorf, Tel. 0228/559100, www.lalinea.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31131

Arden Jaguar F-Type R AJ 23, bis zu 650 PS, Carbon Aerodynamik Paket. www.arden-jaguar.com, Tel. 02151-37230, sales@arden.de H

XJ 3,0 L Diesel Premium Luxury, EZ 04/2015, 14200 km, 202 kW, weiss, Leder, Navi, 57.900,- € (MwSt. awb.) Glinicke British Cars Kassel GmbH & Co. KG, Leipzigerstr. 291 B, 34123 Kassel, Tel. 0561/76616-0, www.glinicke.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31044

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebraucht, alle Typen. www.jaguar-teile.de, 04332/1419 H

Jaguar XE 20t R-Sport, EZ 06/2015, 8500 km, 147 kW/200 PS, grau, Autom., Sportsitze Leder, Navi, 380 Watt Klangsystem, Rückfahrkamera, 19 Zoll-Felgen u.v.m. 39.900,- € MwSt. awb., Verbr. l/100 km: in.orts 10,2; auß.orts 6,0; komb. 7,5; CO2 komb. 179 g/km, CO2- Effizienz: E Hans Becker GmbH & Co. KG, Wilhelm-Lantermann-Str. 102-104, 46535 Dinslaken, 02064/4103-17, www.hans-becker.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31104

Arden

Arden Leistungsoptimierung bis zu 650 PS für Jaguar und Range Rover 5.0 l Supercharged Motoren, z.B. F-Type R, XFR-S, SKR-S, Range Rover 5.0 SC. 380 PS für SDV8 Motor. Weitere Modifikationen gerne auf Anfrage. www.arden.de, sales@arden.de, Tel. 02151-37230 od. 0162-1532742 H

Jeep

JEEP WRANGLER sofort!
ALLRAD SCHMITT
ständig über 100 Fahrzeuge auf Lager!
Tel 0931-40 90 05 www.allrad-schmitt.com

Lagonda

Lagonda LG 45/ M 45...haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7004, www.cargold.com H

Lamborghini

Ankauf Sportwagen und SUV aller Art
Tel. 0 21 32 / 91 46 20 · Fax 91 46 22
Autohaus Deniz GmbH · mrtdeniz@aol.com

LAMBORGHINI NÜRNBERG
DER NEUE LAMBORGHINI HURACÁN LP 610-4 SPYDER*
Ab jetzt bei uns bestellbar!
www.lamborghini-nuernberg.com
Telefon 0911 4236-2924
Ein Unternehmen der Feser-Graf Gruppe
*Kraftstoffverbrauch l/100km: 12,3 (kombiniert), 17,5 (innerorts), 9,2 (außerorts). CO2-Emissionen: 285 g/km (kombiniert). Effizienzklasse: G.

Jalpa gesucht. 0171/4167106 H

Lancia

Lancia Delta Integr. Evo I 16V Martini 6, Bj. 1992, wunderschöner Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, 05202/72000, www.axelschuette.de H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30966

Land Rover

Arden Range Rover 4,4 l SDV8, Autobiography, black/brown, ca. 2500 km, auf Wunsch leistungsgesteigert bis 380 PS. Info: Arden Automobilbau GmbH, 47807 Krefeld, www.arden.de Tel. 02151/372332, sales@arden.de H

Noch mehr Traumautos finden Sie unter ...
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421, Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

3200 GT, EZ 04.2000, 118000 km, dt. Fzg., 6-Gg., scheckheft, KD neu, Garantie 22.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460 www.autosalon-isartal.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31000

Ghibli 4.9 SS, EZ 06/1971, 4930 ccm, 246 kW, 5 Gang, Originalzustand, Maserati Zertifikat, Erstauslieferung Schweiz. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 27, 89312 Günzburg, Tel. 08221/900050, info@classic-and-racecars.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30940

Mazda

Erstklassige Verdecke
- Innenausstattungen
- Zubehör
- Sattlerei
- Katalog

KHM

73710 Esslingen · Postf. 10 10 01
0711/ 35 79 00-0 · Fax -14 · www.cabrio.de

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

VP Spirit Design-Paket für Mercedes-Benz Vito, V-Klasse (BM447), (Frontspoiler-Seitenschweller-Heckschürze-Auspuffendrohr). Verkaufspreis ab 5.990,-€ inkl. Lackier., Montage, MwSt. u. TÜV VANSPORTS.DE by Hartmann- Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

C 63 AMG Coupé, EZ 12/11, 71700 km, 336 kW, Leder, Navi, Klima, Xenon, Kurvenlicht, 41.790,- €. Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31073

Ihr Wunschauto hier noch nicht gefunden?

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Mercedes SLS GT Roadster, EZ 03/13, unfallfrei, 6300 km, obsidianschwarz, Leder Exklusiv schwarz, Keramikbremsen, Beo Sound AMG, Carbonpaket, Performance Media, Memory-Paket, Airscarf, Komfort-Telefonie, neuwertig, 265.000,– € (MwSt. awb.). Chiffre 3611834

E 63S 4Matic in BRABUS Sonderausstattung, 10 km, 430 kW (584 PS), schwarz, Leder schwarz, Navi, SD, LED, BRABUS: Monoblock R 20". 129.500,- € (MwSt. awb.) Verbr. l/100 km: innerorts 14,4; außerorts 7,9; kombiniert 10,3; Co2: 242 g/km; Effizienzklasse: F. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31113

Anhängerkupplungen für alle Mercedes zum Top-Preis. Auch AMG-Paket, z. B. A-Klasse 849,- € inkl. Montage. Tel. 09933/902023, www.kupplung-vor-ort.com H

Mercedes 190 SL ... haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30979

ERFOLGREICHE HÄNDLER INSERIEREN HIER!

VERKAUFEN SIE IHRE GEBRAUCHTEN MIT UNSERER PRINT & ONLINE-KOMBI FÜR HÄNDLER.

PROFITIEREN SIE VON DER ERFAHRUNG ANDERER HÄNDLER, DIE SCHON MIT ERFOLG TEILGENOMMEN HABEN:

Riller&Schnauck Gruppe

Riller & Schnauck GmbH
Hindenburgdamm 68
12203 Berlin
Telefon: 030 / 790095-0
kontakt@riller-schnauck.de
www.riller-schnauck.de

Die Riller & Schnauck Gruppe, inhabergeführt seit 1976, ist eine der größten deutschen Automobilhandelsgruppen. Heute verbinden die Berliner und Brandenburger mit dem Namen Riller & Schnauck die Marken Rolls-Royce, BMW, MINI, BMW i, BMW M, Alpina, Ferrari, Aston Martin, Jaguar, Land Rover, BMW Motorrad und Triumph sowie einen exzellenten Werkstattservice.
Riller & Schnauck – das sind Premium-Marken, die die Welt bewegen und 450 Mitarbeiter, die sich um alle automobilen Wünsche von rund 90.000 Kunden kümmern.
„Im Bereich Werbung ist die auto motor und sport unser kompetenter Partner, die mit ihrem Know-how unseren Erfolg nachhaltig unterstützt."
Schauen Sie vorbei und flanieren Sie über unseren Boulevard der Fahrfreude.

2,95 Mio.* Leser pro Ausgabe

2,83 Mio.** Unique User

- Kaufkräftige, Auto-interessierte Premium-Zielgruppe
- Einfache Anzeigenschaltung in Print & Online
- Händler-Pakete ab 73,- € / je Fahrzeug

Kontakt: 0711 182-1647, haendler@motorpresse.de.

* AWA 2015 **AGOF digital facts II-2015

TV/DVD auch während der Fahrt für alle Mercedes-Benz! Vor-Ort-Service! 0700/22022011, www.digitaletechnik.de H

... SLS-/G-MODELLE: Wir kaufen an ! ... . Kfz-Handel am Tegernsee .... Tel. 08022/6607080 ..... H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31023

C 450 AMG 4M T, EZ 01/16, 3500 km, 270 kW, Leder, Navi, SD, AHK, 360°-Kamera, 69.950,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31069

Telefonverzeichnis

Abonnenten-Service
Tel. Inland 01805-354050-2555
(0,14 €/Min.)
Tel. Ausland +49 (711) 182-2555
Fax 01805-354050-2550

Nachbestellung von Einzelheften
Tel. Inland 01805-354050-2332
(0,14 €/Min.)
Tel. Ausland +49 (711) 182-2332
Fax 01805-354050-2550

Bitte Bankverbindung angeben

Anzeigenbereich
Faxanschluss 0711/182-1349

Telefonzentrale
Tel. 0711/182-01

auto motor sport

CLS 63 AMG SB 4M, EZ 09/13, 93200 km, 430 kW, Navi, Klima, Keyless-Go, Sitzhzg., 76.450,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, 02382/789-172, www.ostendorf.info H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31071

Leistungssteigerung und Vmax-Anhebung durch Zusatzsteuergerät. Für C63 AMG auf 612 PS / 840 Nm / 310 km/h, inkl. TÜV + volle Garantie (24 Monate). Für alle weiteren AMG 63 und AMG 45 verfügbar. Infos www.performmaster.de, 07181/807417 H

Noch mehr Traumautos finden Sie unter ...

webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

Vans -sportlich -einzigartig "VP Spirit", HARTMANN V 250 Edition, EZ 11/2014, ca. 4700 km, Frontspoilerlippe u. Heckschürze VP Spirit, Edelstahl-Seitenrohre oval mit Auftritt, Sportfedersatz, Alu-Radsatz „Mercedes-Benz" mit 245/45 R19 XL, Auspuff-Endrohr Edelstahl, gute AUSSTATTUNG! Alle Assistenten, AHK abnehmb., 7-Sitzer, 2x Schiebetür, Navi Comand online, Ausstellfenster hinten u. v.m. Verbr. l/100 km: in.orts 6,6; auß.orts 5,6; komb. 6,0; CO2 komb.: 157 g/km, CO2-Effizienz: A. 57.500,- € (MwSt. awb.) VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31019

BRABUS D3 auf Basis C 220 BlueTEC, 1 km, 151 kW (205 PS), schwarz, Navi, Klima, SHZ, BRABUS: Leistung, 19", Fahrwerk, Auspuff, Aerodynamik. 66.892,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: innerorts 5,3; außerorts 3,6; kombiniert 4,3; CO2: 109 g/km; Effizienzklasse: A+. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31112

Mercedes 280 SL Roadster 1968, rest. nach Originalspezifikation. **Mercedes 280 SL Roadster** 1969, 4-Gang, erstklassige Karosserie. **Mercedes 450 SL Roadster** 1972, orig. 20000 km!! Auslieferungszustand. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30971

Mercedes 300 SL Roadster, 1957, Orig.-substanz, perfekt restauriert! Germany! **Mercedes 300 SL Flügel/Rudge** 1956, komplett dokumentiert, FIA-Papiere. Renneinsätze. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30973

E 63 AMG, EZ 04/12, 125800 km, 386 kW, Leder, Navi, Xenon, Sitzhzg., Keyless-Go, 44.880,- € (MwSt. awb.) Ostendorf GmbH, Am Vatheuershof 3, 59229 Ahlen, Tel. 02382/789-172, www.ostendorf.info H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31072

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Mercedes 170 S Cabrio A 1951, deutsche Vollrestaurierung, ausschließlich mit MB Orig.-Teilen. **Mercedes 220 Cabrio A** 1953, kompl.neu aufgebaut inkl. Holzrahmen. **Mercedes 170 VA Lim.,** 1952, 40 Jahre 1 Hand! Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30970

Mercedes AMG GT S, EZ 04/2015, 50 km, 375 kW (510 PS), irridiumsilber-metallic, Leder sattelbraun, Navi, BRABUS: Monoblock F 20/21", Klappenauspuff, 187.377,- € (MwSt. awb.) BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31108

Mercedes

C63 AMG S Edition 1, EZ 7/2015, 5180 km, 375 kW (510 PS), silber, designo iridiumsilber mango, Leder nappa, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 91.850,- € (MwSt. awb.) Tel. 06203/606120, ronny.schnepf@hoely.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31135

BRABUS D4 S auf Basis C250 d, 700 km, 180 kW (245 PS), schwarz, Leder schwarz, Navi, SD, LED, SHZ, BRABUS: Leistung, 19", Fahrwerk. 59.381,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: innerorts 5,6; außerorts 4,1; kombiniert 4,6; Co2: 121 g/km; Effizienzklasse: A. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041/777-0, www.brabus.com H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31111

190 SL, 1957, silber, Leder rot, matching numbers, ungeschweißt, vor 25 Jahren restauriert, TÜV 08/17, VB 119.900,- €. Tel. 05136/894941

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30917

Autos für jeden Geldbeutel finden Sie auch unter ...

webauto.de

Autos kaufen & verkaufen

Mini

Leistungskits für alle MINI! Ganz neu: MINI F56 Cooper S bis 235 kW/320 PS 450 Nm inkl. Vmax. www.wintertuning.de H

meinautohaus.de

Perfekt im Netz!
Ihre Website-Profis fürs Autohaus

- Suchmaschinenoptimierte Händlerwebseiten
- Integrierte Börsen und Marktplätze
- Mobile Website
- Facebook-Anbindung
- Online-to-Print-Anzeigen

Kontaktieren Sie uns und finden Sie heraus, wie Sie Ihren Umsatz mit Ihrer Webpräsenz erhöhen können.

Tel. +49 721 3542-123
www.meinautohaus.de

powered by auto motor sport

Cooper S Countryman Chili, EZ 12/12, 27804 km, 135 kW, schwarz, Glasdach, Xenon, Klimaautomatik, SHZ, PDC, 18" Turbo Fan, MINI Boost CD, 19.350,- € (MwSt. awb.) Riller & Schnauck GmbH (MINI Pool), Warthestraße 3, 14513 Teltow, Tel. 03328/442221, www.riller-schnauck.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31034

Oldtimer

Delahaye 135 MS Graber 1949, Unikat! Sehr original. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30976

Austin Healey BJ8, Bj. 1964, komplett restauriert im Originalzustand, eisblau-metallic/weiß zweifarbig, Preis auf Anfrage, Verkauf nur an privat. Tel. 07022/64510

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31105

Porsche

991 Carrera Cabrio PDK, Sportabgasanlage, EZ 06/2013, 10512 km, 257 kW (350 PS), achatgrau-metallic, Leder espresso, Navi, PASM, Klima, Sitzbelüftung, SHZ, Xenon PDLS, BOSE®, Nr.: 135112, 89.800,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

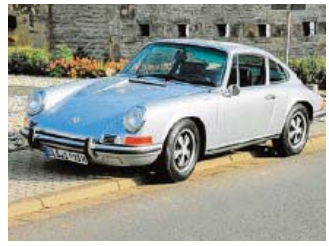
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31078

911 2.0 SWB, Bj. 66, matching numbers, 2. Hd., restauriert, H-Kz., 169.500,- €, Inzahlung/Finanz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31001

WWW.FVD.DE · PORSCHESERVICE
Inspektion & Karosserie bei FVD!
79224 Umkirch · Tel. 07665-9 89 90

Porsche 356 B Roadster, Bj. 1960, Originalfahrzeug in sehr gutem Zustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Porsche 911 E 2.2, Bj. 1970, 83000 km, 114 kW (155 PS), silber, Leder, 36.900,– €. Tel. 01746752282, classic911@outlook.de

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 31100

Su. 911/944, Unf. u. defekt. 06523/241 H

Cayenne Diesel, EZ 12/2013, 77440 km, 180 kW (245 PS), weiß, Leder espresso-cognac, Navi, Bose, Klima, Xenon, Luftfeder, PDLS, SHZ, Nr.: A31989, 56.800,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31074

bis zu 4,1l - 295 kW/400 PS
Mehr Hubraum inkl. Motorüberholung
Carrera 996/997-1, Boxster 986/987-1
www.t-t-p.de 08061/36666

SUCHE 964 C2 Coupé, 5-Gang, ab MJ 92, max. 2. Hd., max. 50000 km, unfallfrei, Klima, kein Reimport, Erstlack, Scheckheft, Sammlerzustand. hwalz@t-online.de

991 GT3 mit dynamischen Leitlinien/ ParkAssistent! Auch Cayenne, Macan, Panamera und 991 Tel. 0700/22022011 H

Porsche 356 A Coupé 1600, Bj. 1958, jahrzehntelang in einer Hand, tolles Originalfahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Suche alle unfallfreien u. gepfl. Porsche, Barzahlung. 07949/782, Fax 940244 H

Anhängerkupplungen inkl. Montage auf 2,5 Std. für Porsche Macan - Panamera - und Cayenne zum günstigen Festpreis. www.kupplung-vor-ort.com, Telefon 09933/902023 H

Kaufe 911, Turbo + RS. Tel. 0172/9342421 H

PORSCHE-TEILE aller Modelle
356 – 964 – 965 – 911 – 914 – 928 – 944 – 930
neu + gebraucht · Motor-, Getriebe-Instandsetzung · Karosseriereparatur
Restauration · Sportteile
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Manfred Freisinger
Printzstraße 7-9a · 76139 Karlsruhe
Telefon 07 21/55 49 26 · Fax 07 21/55 49 25

Cayman, PASM, PDK, PCM, PDLS+, 20 Zoll, EZ 07/2015, 9859 km, 202 kW (275 PS), weiß, Sportsitz Teilleder schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, Nr.: 162947, 57.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31075

Porsche 356 Cabrio Geteiltsch. Reutter 1951, 2.Hd., 1. Brief! **Porsche 356 A Coupé** 1958, komplett restauriert, Historie. Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, Tel. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30967

Porsche Verdecke
Speed&Sport
Tel. 0711-475041 · www.speedundsport.de

993 Targa, dkl.blau, Bj. 06.96, 39800 km, Tiptronic, 2. Hd., PZ-Scheckh., dts. Fahrzeug, 109.993,- €. T. 0172/4004444

Porsche 356 B Carrera 2 Coupé, Bj. 1962, sehr gut dokumentiert. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Ankauf Porsche aller Art
Tel. 0 21 32 / 91 46 20 · Fax 91 46 22
Autohaus Deniz GmbH · mrtdeniz@aol.com

997 Carrera S Coupé 6-Gang, EZ 12/2007, 63200 km, 261 kW (355 PS), meteorgrau-metallic, Leder sandbeige, Sportsitze, Navi, Klima, Xenon, BOSE®, Sport Chrono, SD, SHZ, Nr.: 723192, 47.900,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31079

Verdoppeln Sie jetzt Ihre Anzeigen-Leser!
webauto.de
Autos kaufen & verkaufen

Porsche-Fan sucht CARRERA GT, 959, 918er unfallfrei, zum Kauf. Telefon 0172/5159727

Porsche 2,7 RS Carrera Touring, Bj. 1973, matching numbers, tolles Originalfahrzeug. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

Porsche 356 A Speedster 1600, Bj. 1957, sensationeller Originalzustand. Axel Schuette Fine Cars GmbH & Co. KG, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

911 Softwindowtarga SWB, Erstzulassung 5/1968 ! Komplett restauriert, polorot, matching numbers ! Fzgnr.:11880142. Topzustand optisch sowie technisch ! Innenausstattung Leder schwarz, Auspuffanlage und Wärmetauscher in Edelstahl ! VB 180.000.- €. Tel. 0043/664-2262320, helmut@cafe-lorenzoni.at

Jetzt mehr erfahren: www.techart.de/lenkräder

TECHART Automobildesign GmbH | Röntgenstr. 47 | 71229 Leonberg
Telefon: +49 (0)7152 9339-0 | www.techart.de
TECHART empfiehlt Continental

Panamera Turbo S, PCCB, PDDC, EZ 04/2012, 54100 km, 405 kW (550 PS), platinsilber-metallic, Naturleder espresso, Navi, Klima, Burmester®, Sportabgasanlage, Xenon PDLS, SD, SHZ, Nr.: 081375, 94.700,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31077

Historische Audi, Porsche, Volkswagen wir sind Ihr Spezialist in Süddeutschland! Reparatur, Instandsetzung, Restauration, Ankauf, Verkauf u.v.m. Classic & Race Cars Peter Schleifer GmbH & Co. KG, Lochfelbenstr. 27, D-89312 Günzburg, Tel. 08221/900050 info@classic-and-racecars.com H

964 Carrera 4 Jubiläumsmodell 30 Jahre, EZ 08/1993, 43100 km, 184 kW (250 PS), 1. Hand, viola-metallic , Leder rubicongrau/titan, Nr. 464, Klima, SD, SHZ, Nr.: 402943, 219.911,- €. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31076

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

AVG-Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH

GT3 2016 NEUWAGEN, dt. Auslfrg., "EINER DER LETZTEN SAUGER" 200.000,- € MwSt. awb. Verbr. l/100 km: in.orts 18,9; auß.orts 8,9; komb. 12,4; CO2: 289g/km; CO2-Effizienzklasse: G. T. 08151-28808 AVG Leasing & Sportwagenzentrum GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 31046

Radical
Radical DEUTSCHLAND
www.radical-sportscars.de

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Für Auto

VORSICHT, BISSIG

Wer sein Faible für die englischen Raubkatzen offen und gleichzeitig ansehnlich zur Schau tragen möchte, kommt um das schicke T-Shirt von Jaguar für rund 30 Euro kaum herum. (shop.jaguar.co.uk)

FÜR HARTE KERLE

Als Teil der Truck Collection hat Mercedes diese Gürtelschnalle in limitierter Stückzahl für 34,90 Euro und den dazugehörigen Ledergürtel für weitere 29,90 Euro im Angebot. (shop.mercedes-benz.com)

SMARTE BOMMEL

In den Farbkombinationen Orange-Schwarz und Blau-Weiß hält Smart zwei freche Bommelmützen für kalte Tage bereit. Die Strickmütze aus einer Wolle-Acryl-Mischung gibt es für 20 Euro. (shop.mercedes-benz.com)

HEISSER STUHL

Motorsportfans, aufgepasst: Für 700 Euro gibt es den eleganten Freischwingsessel und für 1300 Euro die Zweiersitzbank im hellblau-orangefarbenen Gulf-Design früherer Porsche-Rennwagen. (cobrasitz24.de)

fans

Neues, Interessantes und Faszinierendes rund ums Auto – zum Verschönern, Schnellermachen, Genießen, Spielen, Schmökern, Teilnehmen oder zum Verschenken.

LAUSCHANGRIFF

Für stattliche 560 Euro gibt es bei Audi diese luxurösen und limitierten Bluetooth-Kopfhörer von B&O mit aktiver Lärmkompensation, Headset-Funktion und Touch-Bedienoberfläche. (shops.audi.com)

BRONZE STATT GOLD

Egal ob Dreier, Golf oder A4: Mit der neuen Dotz Revvo in Bronze stehen die Autos in Style-Fragen ganz oben auf dem Treppchen. Das Alu-Rad mit poliertem Tiefbett gibt es ab 164 Euro in den Größen 17 bis 20 Zoll. (dotzmag.com)

VIELSCHICHTIG

Als Teil der Winterkollektion schickt Pirelli Design dieses modische Field Jacket aus Wolle im Fischgrätmuster ins Rennen. Für 270 Euro ist auch eine herausnehmbare Innenjacke mit Thermofutter dabei. (pirellidesign.com)

MEHR POWER

Ab März gönnt BMW dem M3 und M4 mit dem Competition-Paket für 7300 Euro eine kleine Leistungsspritze von 19 PS. Mit dann 450 PS meistern die Bayern den Spurt von null auf 100 km/h in nur vier Sekunden.

Achten Sie auf diese Tank-Anzeige!

Mehr als 3 Mio. Nutzer, über 14.000 Tankstellen und immer günstige Preise in Ihrer Nähe. Die mehr-tanken App ist Ihr Spritpreisvergleich für unterwegs. Jetzt kostenlos runterladen.

mehr-tanken.de – gemeinsam sparen
facebook.com/mehrtanken.de

Jetzt auch für Smartwatch verfügbar!

mehr-tanken als App für iOS, Android und Windows Phone

powered by auto motor und sport

Renntransporter

ALU-Renntransporter, kippb. + 100 km/h + Seilwinde + Reifenregal + viele Extras, ab 12.850,- inkl. MwSt. Tel. 06571/955558, www.anhaenger-handel.de H

Rolls-Royce

Rolls-Royce 25/30 Park Ward Roadster 1936, one off! Matching. € 175.000,-. **Rolls-Royce Silver Cloud III Lim.,** 1963, ohne Limit komplett restauriert! Cargold, Beuerberg GmbH, Beuerberg 19, 83083 Riedering, T. 08036-7004, www.cargold.com H

mehr: markt.motor-klassik.de Nr. 30974

Seat

www.autodiscount-nrw.de H

Skoda

www.autodiscount-nrw.de H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Fortwo Cabrio Electric Drive, EZ 03/15, 3000 km, Klima, Navi, Sitzheizung, 21.900,- €. Dr. Vogler GmbH & Co. KG, Hessenring 64, 61348 Bad Homburg, Tel. 06172-1216880, www.dr-vogler.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30916

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

meinautohaus.de

- Suchmaschinenoptimierte Händlerwebseiten
- Integrierte Börsen und Marktplätze
- Mobile Website
- Facebook-Anbindung
- Online-to-Print-Anzeigen

Kontaktieren Sie uns und finden Sie heraus, wie Sie Ihren Umsatz mit Ihrer Webpräsenz erhöhen können.

Tel. +49 721 3542-123
www.meinautohaus.de

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW

TradePort Bochum
Premium Gebrauchtwagen
Nutzfahrzeuge

T5 Multivan Highline Business TDI, 132 kW/179 PS, DPF/EU5, EZ 02/15, 6879 km, schwarz, DSG-Automatik, AHK, Navi, TV, Klima, SitzHZ, Bi-Xenon, Rückfahrkamera, 4Motion, DWA, Teilleder Alcantara, DVE, eST, StandHZ, MFA uvm., jetzt: 115.900,- € (MwSt. awb.). VGS GmbH, TradePort Bochum, Porschestr. 1, 44809 Bochum, Tel. 0234/5840410 H

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

Tuning - "Made in Germany" seit 1984
www.bb-automobiltechnik.de H

Die Käferfarm-Viersen bietet an: Eine große Auswahl an originalen top gepflegten VW-Käfer Cabrios. Alle Fahrzeuge mit Vollgarantie! Des Weiteren bieten wir an: Ankauf Ihres gepflegten Cabrios, die Restauration, den Teileversand, die Reparatur mit Abholservice, das Oldtimerleasing. Sie können sich Ihr Wunschfahrzeug auch bei uns bestellen und restaurieren lassen.
Telefon 02153/9108137,
www.Kaeferfarm-Viersen.de H

Polo III, EZ 11/2005, 84090 km, 64 PS, silber, Klima, 2300,- €. Tel. 0151/66009621, evamaria.muro@hotmail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 30911

www.werksdienstwagen.de
AUTO WOLF Ihr Vertragspartner

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Literatur

Suche Automobil-Revue, Auto Jahr, Motor Revue und **ams.** Tel. 02254/4735

Modellautos

www.werst.de - Modellautos in riesiger Auswahl zu günstigen Preisen. Modellauto Werst, Schillerstr. 3, 67071 Ludwigshafen. Tel. 0621-682474, Fax -684615 H

Rostschutz

Rostio Rostentferner Gel, Rostentfernung leicht gemacht! Auch über Kopf anwendbar. Entfernt Rost zu 100 % porentief. Infos und Bilder auf: www.rostio.de, Rostio UG & Co. KG, Mario Göttsche, Twiete 1, 25373 Ellerhoop, E-Mail: info@rostio.de. Telefonisch bestellen: 04120-7087175 H

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
0177/7444455 H

Veranstaltungen

Motorsportreisen. 02214912598, rcam.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Telefon 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Digitale Tuningboxen f. Dieselfahrzeuge u. Benzindirekteinspritzer ab 148,- €; + 20-25% Leistung und Drehmoment , www.asa-tuning.de, +49-7622-673635 H

Zubehör

Turboprobleme? STK Turbo Technik, 02682/26299-0, www.turbolader.net, mail@turbolader.net H

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

VERKAUFEN SIE IHR AUTO MIT UNSERER PRINT & ONLINE-KOMBI!

AUSSAGEKRÄFTIGES FAHRZEUG-INSERAT

3 Mio.* Leser pro Ausgabe

+

2 Mio.** Nutzer pro Monat

UMFANGREICHE FAHRZEUGDARSTELLUNG

Mit dem Webcode von Print über automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. xxx direkt zum Online-Inserat.

- **Einfache Anzeigenaufgabe**
- **Einmal Schalten, in Print & Online inserieren**
- **Kaufkräftige, autoaffine Leser & User**

* AWA 2014 ** AGOF internet facts IV-2014

WÄHLEN SIE DIE RICHTIGE BELEGUNG

GROSSE SPORT-KOMBI

bis 3 Zeilen **€ 45,–**
mit Foto zzgl. **€ 10,- ~~30~~,–**
jede weitere Zeile **€ 15,–**

SPORT-KOMBI

bis 3 Zeilen **€ 39,–**
mit Foto zzgl. **€ 10,- ~~30~~,–**
jede weitere Zeile **€ 13,–**

MOTORSPORT-KOMBI

bis 3 Zeilen **€ 39,–**
mit Foto zzgl. **€ 10,- ~~30~~,–**
jede weitere Zeile **€ 13,–**

KLASSIK-KOMBI

bis 3 Zeilen **€ 39,–**
mit Foto zzgl. **€ 10,- ~~30~~,–**
jede weitere Zeile **€ 13,–**

E-Mail: automarkt-ga@motorpresse.de
Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.
Farbfoto bitte als JPG- oder TIFF-Datei.

Telefon: 0711 182-188 (Anzeigenannahme oder Fragen)
Mo. - Do.: 8.00 – 18.00 Uhr, Fr.: 8.00 – 16.00 Uhr

Inserieren unter:
www.automarkt.auto-motor-und-sport.de

AKTION

Jetzt 20 € sparen!
Private Inserenten bezahlen nur 49,- € statt 69,- € für einen 3-Zeiler mit Foto.

auto motor und sport EXTRA

Mobilität der Zukunft

Foto: iStock

6. Teil

Elektromobilität

Die Hürden auf dem Weg zur E-Mobilität,
Modellüberblick zu E-Autos, Trends auf dem Gebrauchtwagenmarkt
und eine Reise auf den Spuren der i-Mobility-Rallye.

Unsere Premium-Sponsoren
HUK-COBURG
Aus Tradition günstig
ZF

Unser Classic-Sponsoren
SCHAEFFLER
LuK INA FAG
T-Systems
ZEISS
ROHM

Die vier Herausforder

Elektroautos verkaufen sich in Deutschland nach wie vor nur schleppend. Auf einigen Problemfeldern deuten sich jedoch Fortschritte an: Ab 2017 könnte das Elektro-Zeitalter tatsächlich beginnen.

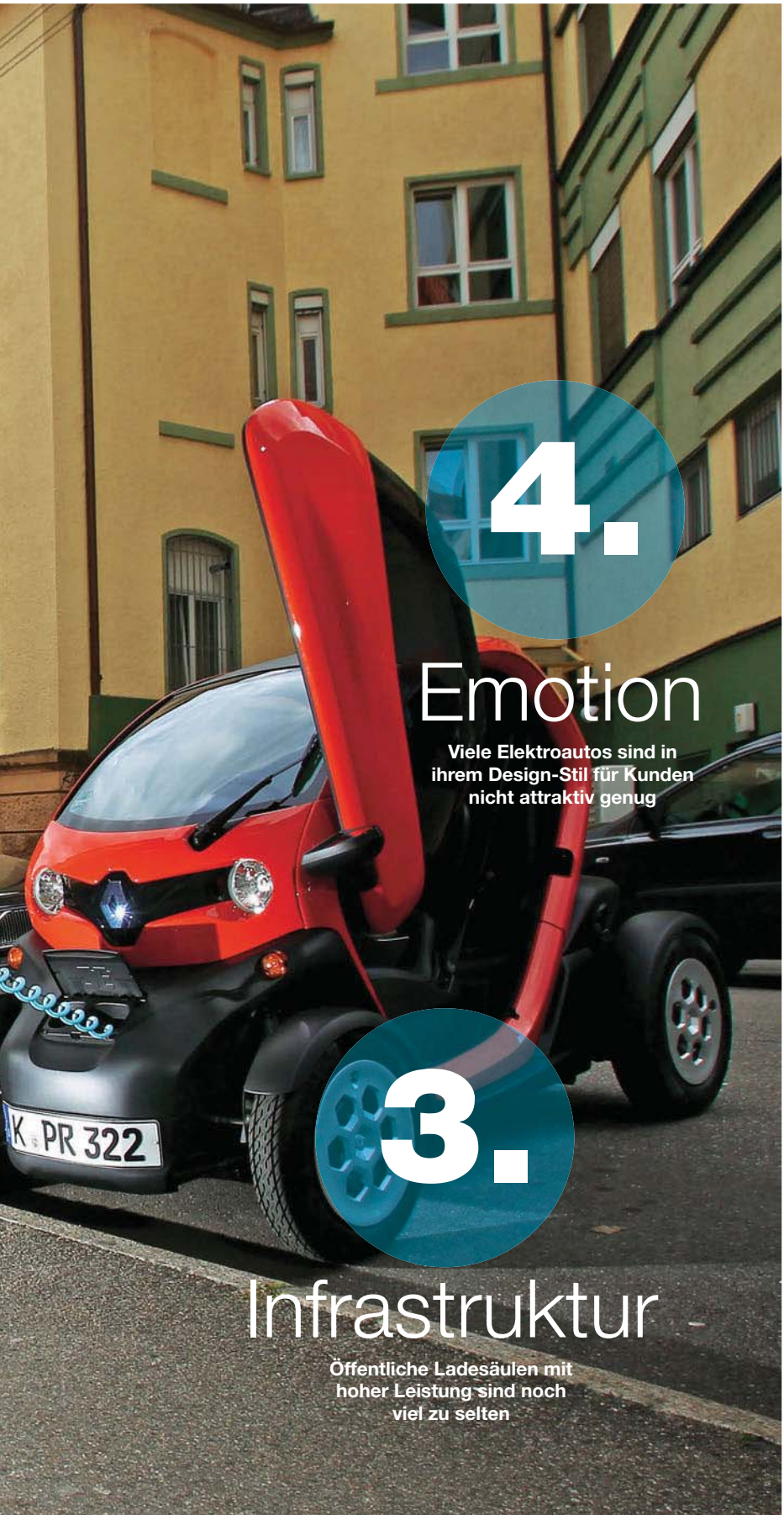
1. Kosten

Trotz günstigem Unterhalt: Hohe Anschaffungspreise machen E-Autos teuer

2. Reichweite

Die geringen Akku-Kapazitäten verhindern den Einsatz auf längeren Strecken

ungen für das E-Auto



Wie leicht es sich mit Statistiken lügen lässt, zeigt ein Blick auf die Zulassungszahlen von Elektroautos: Die haben sich von 2014 auf 2015 um 45 Prozent erhöht. Klingt klasse, die absoluten Zahlen fallen jedoch noch lausig aus. 12 300 Stromer sind letztes Jahr neu hinzugekommen, das entspricht einem Anteil von 0,3 Prozent an sämtlichen Neuzulassungen. Ein Hersteller mit solchen Marktanteilen hätte sich längst zurückgezogen.

Klägliche Unterstützung

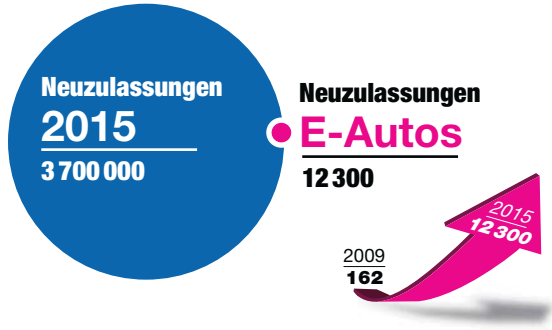
Die Bundesregierung hat ihr Ziel zwar noch nicht aufgegeben, an die angepeilte eine Million Stromer bis 2020 glaubt dennoch niemand mehr. Als Etappenziel wären Ende 2015 200 000 E-Autos nötig gewesen, viel mehr als 30 000 sind es jedoch nicht geworden. Sinkende Öl- und steigende Strompreise erschweren den Absatz der E-Autos, ebenso der Zickzack-Kurs der Politik: Erst kündigt Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel eine großzügige Förderung an, um dann kurz danach von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt zurückgepfiffen zu werden. Interessenten warten da lieber erst mal ab.

Wer die vier Hauptprobleme heutiger Elektroautos betrachtet, muss dennoch nicht schwarzsehen: Für fast alle Hemmnisse deuten sich Lösungen an, ab 2017 könnte das E-Geschäft tatsächlich anziehen. Die Million dürfte dann doch noch wahr werden, allerdings frühestens 2023.

ANTEIL DER ELEKTROAUTOS

Unter der Wahrnehmungsschwelle

Unter den 3,7 Millionen im letzten Jahr neu zugelassenen Autos befanden sich gerade einmal 12 300 Fahrzeuge mit E-Antrieb, ein Anteil von 0,3 Prozent. Insgesamt kommen in Deutschland auf einen Stromer 1400 Verbrenner.



1. Kosten

Quelle: P3 automotive

Den Erwerb von Elektroautos machen vor allem die hohen Batteriekosten teuer – und hier sind es zu 80 Prozent die Zellen, die den Preis ausmachen. Im Gegensatz zum schnellen Preisverfall sonstiger Elektronikprodukte sind bei den rohstoffintensiven Zellen keine riesigen Preisstürze zu erwarten – ein spürbares Abschmelzen jedoch schon: So gehen Analysten statt der 300 Euro pro kWh, wie sie noch vor wenigen Jahren bezahlt wurden, ab 2017 von 180 Euro aus. Steigende Stückzahlen durch neue Batterieproduktionsstätten machen dies möglich. Ein 30-kWh-Akku, der Reichweiten um 200 km ermöglicht, käme so auf 5400 statt 9000 Euro.

Zweites Leben für den Akku

Doch nicht jeder braucht einen so großen Akku: Wer nur kurze Strecken fährt, dem genügen auch weniger Zellen, weshalb die Tesla-Idee der unterschiedlichen Batteriegrößen Schule macht: Zum Facelift des BMW i3 Mitte des Jahres stehen dann auch hier zwei Reichweiten zur Wahl.

Weiteres Sparpotenzial lässt sich durch eine Zweitverwertung von Stromspeichern erzielen. So entsteht derzeit unter Beteiligung von BMW und Daimler im nordrhein-westfälischen Lünen ein Speicherkraftwerk für Akkus, die fürs Auto zu schwach geworden sind. Mit 13 MWh macht es keinem Atomkraftwerk (bis zu 1500 MW) Konkurrenz. Um Bedarfsspitzen beim Stromverbrauch abzufedern, eignet es sich jedoch prima.

Sinkende Herstellungskosten plus Weiternutzung alter Akkus in Speicherkraftwerken sorgen für fallende Preise

All dies führt zu sinkenden Kosten für E-Autos. Laut Unternehmensberatung P3 dürften Stromer so ab 2018 in puncto Gesamtkostenbilanz über fünf Jahre mit ihren Verbrenner-Kollegen gleichziehen. Allerdings sind die niedrigen Ölpreise nicht in vollem Umfang berücksichtigt. Bleibt es beim billigen Öl, wird sich der Zeitpunkt, ab dem sich ein E-Auto rechnet, möglicherweise noch einmal etwas nach hinten verschieben.

FAZIT

Land in Sicht

Sinkende Batteriekosten machen das E-Auto künftig konkurrenzfähig – das ist der Dreh- und Angelpunkt. Schließlich ist nicht alles an einem Stromer teuer, da Komponenten wie Getriebe oder Abgasreinigung hier entfallen.

KOSTENVERGLEICH VW GOLF: DER TDI FÄHRT GÜNSTIGER

	VW e-Golf	VW Golf 1.6 TDI
Leistung kW/PS	85/115	81/110
Energieverbrauch pro 100 km nach NEFZ	12,7 kWh	3,8 l D
Reichweite in km nach NEFZ	190	1315
Preis	34 900,–	22 775,–
Leasingrate Anzahlung/Rate pro Monat[1)]	6980,–/379,–	4555,–/219,–
Festkosten (Steuer/HP/VK)[2)]	769,–	886,–
Energiekosten pro 100 km nach NEFZ	3,94	3,57
Gesamtkosten pro Monat 10 000 km/Jahr[3)]	660,–/109,–	457,–/125,–
Gesamtkosten pro Monat 15 000 km/Jahr[3)]	708,–/135,–	497,–/151,–
Gesamtkosten pro Monat 20 000 km/Jahr[3)]	760,–/165,–	543,–/183,–
Gesamtkosten drei Jahre 15 000 km/Jahr[4)]	25 488,–	17 875,–

[1)] Quelle: VW-Konfigurator, 20 Prozent Anzahlung und 36 Monate Laufzeit, 15 000 km pro Jahr, Stand 30.1.2016; [2)] SF 12 bei 15 000 km pro Jahr inklusive Vergünstigungen unter anderem für Garagenparker und Beschränkung auf bestimmte Fahrer; [3)] Aufgeführt sind die Beträge inklusive Energiekosten, Wartung, Verschleißteilkosten, Kfz-Steuer und Versicherung, mit/ohne Leasingkosten; [4)] mit Leasingkosten

2. Reichweite

Auf Autobahnen sind E-Autos wegen begrenzter Reichweiten ein untypisches Bild, ab 2020 soll sich das ändern

Nur wenige E-Autos – etwa die Tesla – erreichen aktuell Reichweiten von rund 200 Kilometern. Für die tägliche Fahrt zur Arbeit, kleine Ausflüge und Besorgungen ist das ausreichend. Weitere Strecken oder Urlaubstouren kommen jedoch kaum in Frage.

Das liegt bei aktuellen Lithium-Ionen-Batteriesystemen vor allem an den Energiedichten, die nur bis zu 85 Wattstunden je Kilogramm erreichen. Nicht nur die Kosten, sondern auch das Gewicht verhindern also größere Reichweiten. Dabei ist die eingesetzte Bauform der Zellen nahezu unerheblich. Zwar speichern Rundzellen wie im Tesla viel Energie. Umgekehrt nutzen sie aber nur etwa 50 Prozent des verfügbaren Raumvolumens in einem Batteriemodul, in dem viele Zellen zusammengeschaltet werden müssen.

Energiedichte verdoppeln

Mittels technischer Verbesserungen wollen die Hersteller die Energiedichten der Lithium-Ionen-Zellen bis 2020 verdoppeln. Der limitierende Faktor ist dabei noch das Material von Plus- und Minuspol (Anode und Kathode), welches zu großen Teilen aus Grafit besteht.

Eine vielversprechende Alternative sind sogenannte Festkörperzellen, an denen Bosch nach dem Zukauf des Start-ups Seeo Inc. arbeitet. Darin besteht die Anode aus reinem Lithium, was die Speicherfähigkeit deutlich erhöht. So sollen Energiedichten von bis zu 400 Wh/kg möglich sein. Außerdem enthalten die Festkörperzellen kein Flüssig-Elektrolyt und sind deshalb nicht brennbar. Eine Serienproduktion bis 2020 hält der Hersteller für realistisch.

Ab 2025 könnten zudem Lithium-Schwefel- und Lithium-Sauerstoff-Akkus mit nochmals höheren Energiedichten nach und nach in den Serieneinsatz starten. Beide Technologien befinden sich allerdings noch im Forschungsstadium.

BAUFORMEN

Rundzellen
Höchste Energiedichte, aber schlechte Volumenausnutzung im Modul

Prismatische Zellen
Aufwendiges, aber stabiles Gehäuse mit guter Volumennutzung

Pouch-Zellen
Instabiles, aber leichtes und kostengünstiges Gehäuse mit guter Volumenausnutzung

FAZIT

Stetige Entwicklung

Die Erfolge der Batterieentwicklung sind bereits bei jedem neuen Modell spürbar, der große Durchbruch steht aber noch aus. Deutsche Hersteller haben sich aus der Zellentwicklung fast gänzlich zurückgezogen.

3. Lade-Infrastruktur

Fährt das Auto in Position, hebt ein Mechanismus die Ladeplatte und die Ladung kann beginnen

Das Thema Lade-Infrastruktur wurde hierzulande nicht nur von der Politik verschlafen: Anfangs gingen selbst viele E-Auto-Produzenten davon aus, dass überwiegend zu Hause und am Arbeitsplatz Strom gezapft werde. Der Aufbau eines Schnellladenetzes begann daher spät und unstrukturiert. Die wenigen Gleichstrom-Zapfsäulen stehen meist weitab vom Schuss, etwa bei Autohäusern in Industriegebieten, hinzu kommen zig Bezahlsysteme. Nicht zuletzt der Erfolg von Tesla, die weltweit bereits über 2000 Schnelllader betreiben, führte zu einem Umdenken.

Über verschiedene Projekte, die vom Bund, von den Ländern und der EU gefördert werden, entsteht derzeit ein Netz an Schnellladern, das bis Ende 2017 rund 400 Säulen an strategischen Punkten wie Autobahnraststätten vorsieht. Anfangs soll dort mit 50, später mit 150 kW geladen werden. 100 km Reichweite lassen sich so binnen Minuten nachladen.

Und 150 kW sind erst der Anfang: So hat Porsche bei seiner E-Auto-Studie Mission E einen Akku entwickelt, der 300 kW verträgt, womit sich die Tankzeiten endgültig in Richtung Benziner bewegen. Ein Netz derart potenter Stromtankstellen befindet sich jedoch noch in weiter Ferne, das Schnellladenetz dürfte dem Bedarf noch viele Jahre hinterherhinken.

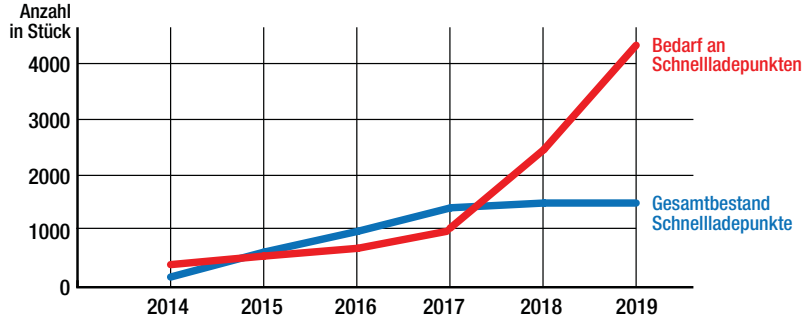
Bewegung dafür beim Thema Induktivladung: Eine im Boden eingelassene Ladevorrichtung macht das lästige Einstöpseln des E-Autos nach jeder Fahrt überflüssig. Entsprechende Ladeplatten für die heimische Garage sind in der Erprobung, die Umsetzung erscheint leichter als gedacht. Chiphersteller Qualcomm hat jetzt einen 7,2-kW-Lader präsentiert und spricht sogar schon von 22-kW-Ladern, die sich etwa vor Einkaufszentren positionieren ließen. Vor 2020 ist mit entsprechenden Angeboten jedoch nicht zu rechnen.

FAZIT

Es bleibt problematisch

Schade: Falls sich E-Autos tatsächlich bald besser verkaufen, dürften sich Schlangen an den Schnellladesystemen bilden. Immerhin bietet die Verzögerung die Chance, den Wirrwarr an Abrechnungsstandards zu beheben.

ANZAHL DER SCHNELLLADER BLEIBT HINTER DEM BEDARF



Quelle: Nationale Plattform Elektromobilität, Statusbericht November 2015

1400 Schnellladestationen sollen bis Ende 2017 den Betrieb aufnehmen, 400 davon an strategisch wichtigen Stellen wie Autobahnraststätten

4. Emotion

Ohne Motorsound muss die Formel E mit Vorurteilen kämpfen, dafür erobert sie die Innenstädte

Nach anfänglichen Schwierigkeiten hat die E-Mobilität ihr etwas biederes Image weitgehend abgelegt. Der einstige Vernunftantrieb aus Umweltschutzgründen weckt bei immer mehr Menschen Fahrspaß und Faszination. Laut einer Studie des DLR-Instituts für Verkehrsforschung dominiert beim Kauf eines E-Fahrzeugs sogar das Interesse an der innovativen Fahrzeugtechnologie knapp vor dem Ziel, die Umweltbelastung zu reduzieren.

Nährstoff dafür bietet die Automobilindustrie mittlerweile viel. Zu den ersten, noch recht nüchternen und pragmatisch gehaltenen E-Modellen gesellen sich mittlerweile spektakuläre Studien und aufsehenerregende Sportwagen. Das Jubiläumsmodell zum 100. BMW-Geburtstag soll passenderweise eine nachgeschärfte Version des Hybrid-Sportlers i8 werden.

E-Auto-Angebot wächst

Auch die Zukunft der Serien-E-Fahrzeuge verspricht einiges Neue. Viele Hersteller präsentieren aktuell rein batterieelektrisch angetriebene Modelle, die bis 2020 auf den Markt kommen sollen. Dabei vergrößert sich das Angebot aber nicht nur rein zahlenmäßig. Auch hinsichtlich der Fahrzeuggattung wird dann vom Kleinwagen über den SUV bis zum Sportwagen alles dabei sein. Und dass die Hersteller dabei an größere Verkaufsvolumina glauben, verrät nicht zuletzt die Baukastenstrategie von VW. So basiert die Studie BUDD-e als erstes Modell auf dem neuen Modularen Elektrifizierungsbaukasten – 2019 soll der ideelle Bulli-Nachfolger mit über 500 Kilometern Reichweite in den Verkauf gehen. Und es werden weitere Modelle folgen.

Beim Motorsport muss sich die Formel E bei alteingesessenen Enthusiasten noch behaupten. Aber die leisen und lokal emissionsfreien Renner könnten den Sport in den Innenstädten neu etablieren. Familien-Events vor der Haustür wecken auch beim Nachwuchs Begehrlichkeiten.

FAZIT

Das Ziel vor Augen

Viele neue Modelle für jeden Einsatzzweck und auch Sportwagen schaffen es immer öfter, Emotionen zu wecken. Die E-Mobilität erarbeitet sich Stück für Stück einen Platz in unserer Gesellschaft – eine gute Basis.

Text: Annette Napp, Dirk Gulde

2018 soll eine Serienversion des Audi e-tron Quattro Concept folgen

Ab 2019 zu haben, mit über 500 km elektrischer Reichweite: VW BUDD-e

2019 kommt die Elektroversion des jüngst vorgestellten Mercedes GLC

Der Porsche Mission E mit 600 PS wird bis 2020 zum Serienmodell

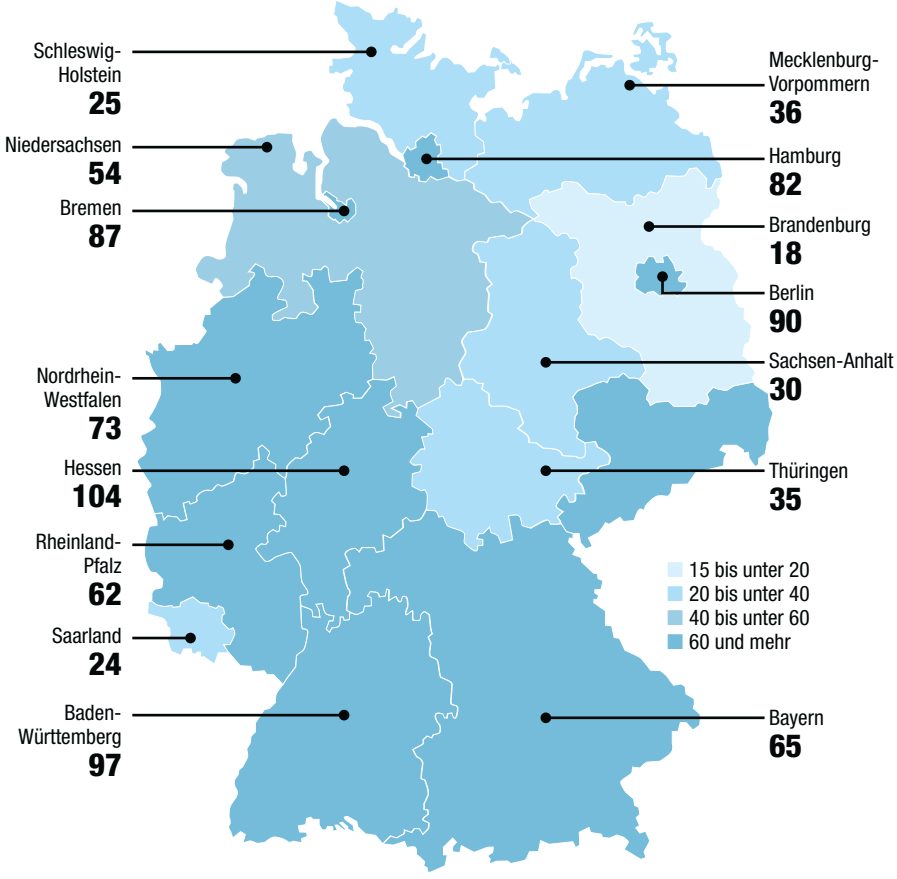
Schon 2016 soll der Elektro-Buggy E-Méhari von Citroën in Serie gehen

Fakten zur Elektromobilität

In kleinen Schritten Richtung Zukunft: Spätestens 2018 soll die E-Mobilität richtig in Schwung kommen.

Öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektroautos

je Mio. Einwohner des Bundeslandes



Besitz von Ladestationen

85 % Privatbesitz (eigene Garage/Stellplatz oder Arbeitnehmerparkplätze)

10 % halböffentlich (Kundenparkplätze, Rastplätze)

5 % öffentlich (Straßenrand, öffentliche Parkplätze)

5600

Ladepunkte an 2500 öffentlich zugänglichen Ladesäulen sowie mehr als 100 öffentlich zugängliche Schnellladesäulen gab es Mitte 2015. Auf sie warten rund 37 600 rein elektrisch betriebene Autos. Die Infrastruktur muss verbessert werden.

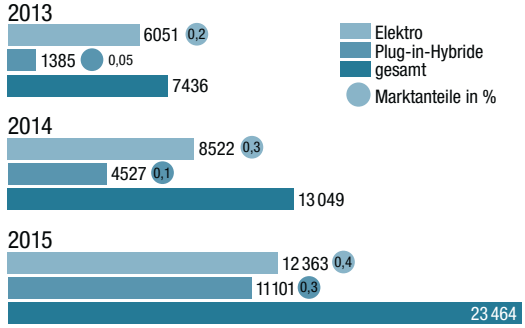
2772

E-Kennzeichen wurden laut KBA bis Anfang Dezember vergeben. Ein Großteil der Halter der seit Einführung des Spezialnummernschilds im Oktober neu zugelassenen Elektroautos und Plug-in-Hybride hat demnach offenbar bislang auf die Beantragung eines E-Kennzeichens verzichtet.

47 000 Elektroautos

Bestand 2015 in Deutschland inkl. Plug-in-Hybride

Neuzulassungen:



29

verschiedene E-Modelle – damit hat die deutsche Autoindustrie weltweit eines der umfassendsten Angebote auf dem Markt.

Quellen: BDEW-Erhebung Elektromobilität, VDA, KBA

auto motor und sport

DIE GRÜNE HÖLLE

AM NÜRBURGRING

Ein Stück Motorsport-Geschichte.
Jetzt auch für Sie erhältlich!

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!

www.art-archive.de

auto motor und sport ART ARCHIVE MOTORSPORT

Diese Alternativen können Sie kaufen

Das Angebot an E-Autos und Plug-in-Hybriden ist größer, als manch einer denkt. Sie bekommen alternative Antriebskonzepte in vielen Klassen. Nur der E-Smart ist gerade ausverkauft. Er debütiert erst im Herbst in neuer Form.

Text: Birgit Priemer

Bis 30000 Euro

VW e-UP

Einer der Dauerbrenner unter den E-Autos, vollwertiger Kleinwagen mit guter Ausstattung und überzeugenden Fahrleistungen. 160 Kilometer elektrische Reichweite.

+ Gutes Raumangebot, bequeme Sitze, agiles Handling, ausgewogene Federung, viele Ablagen, gute Reichweite

− Für einen Kleinwagen teuer in der Anschaffung, eingeschränkte Beinfreiheit, kleine Mängel in der Bedienung

NISSAN LEAF

Wird seit Frühjahr 2012 als reines E-Auto angeboten. Auf einer Länge von 4,45 Metern bietet er Platz für fünf Personen und ist mit zwei unterschiedlichen Batteriegrößen zu haben.

+ Kompaktlimousine mit gutem Raumangebot, ausreichend großes Gepäckabteil, bis 200 km Reichweite

− Wenig agile Fahreigenschaften, nur durchschnittliche Bremsleistung, mäßige Materialanmutung

RENAULT KANGOO Z.E.

Der kompakte Kastenwagen ist ideal für Handwerker, die in der Stadt emissionslos zu ihren Kunden stromern wollen. Mit 170 Kilometern Reichweite ist er dafür gut gerüstet.

+ Viel Platz für Insassen und Gepäck, einfache Bedienung, standfeste Bremsen, problemloses Kurvenverhalten

− Spartanische Ausstattung, mäßige Fahrleistungen, etwas gefühllose Lenkung, mäßiger Qualitätseindruck

Bis 40000 Euro

KIA SOUL EV

Der Soul ist ein attraktiver Kleinwagen, den es neben Benzin- und Dieselvariante auch als Elektroauto gibt. Die Reichweite beläuft sich nach Werksangaben auf 212 Kilometer.

+ Einfache Bedienung, zahlreiche Ablagen, gutes Beschleunigungsvermögen, agile Fahreigenschaften

− Durch Batterie im Wagenboden kleines Gepäckabteil (281 Liter), nur durchschnittliche Bremsen

VW e-GOLF

Noch beläuft sich die elektrische Reichweite von Deutschlands Bestseller auf 190 Kilometer, nach dem Facelift (Ende 2016) soll es in der Folge auf 300 Kilometer hochgehen.

+ Gutes Platzangebot, einfache Bedienung auch beim Aufladen des Autos, sichere Fahreigenschaften

− Auch im Vergleich mit anderen E-Autos hoher Anschaffungspreis, mäßige Variabilität, nur zwei Jahre Garantie

TOYOTA PRIUS

Der Hybrid-Pionier rollt jetzt in neuer Form mit weiterentwickelter Nickel-Metallhydrid-Batterie an. Aktuell auch noch als Plug-in-Hybrid zu haben, aber dieses Modell läuft aus.

+ Ausgereifte Technik, gutes Raumangebot, bequeme Sitze, gute Serienausstattung mit wichtigen Sicherheitsdetails

− Etwas lieblose Verarbeitung, geringe elektrische Reichweite als reiner Hybrid, konservative Batterietechnik

VW GOLF GTE

Den Golf gibt es nicht nur mit E-Antrieb, sondern auch als Plug-in-Hybrid, der bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h oder 50 Kilometer rein elektrisch fahren kann.

⊕ Für einen Plug-in gute Reichweite, bis 222 km/h schnell, gutes Sprintvermögen, agile Fahreigenschaften

⊖ Hoher Anschaffungspreis, deutlich kleinerer Gepäckraum als bei den Verbrennern (272 statt 380 Liter)

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

Je ein Elektromotor an Vorder- und Hinterachse (je 82 PS) plus ein 121-PS-Benziner ergeben 50 Kilometer rein elektrische Reichweite in dem SUV, der obendrein Fahrspaß bietet.

⊕ Hohe elektrische Reichweite, sehr gutes Raumangebot, umfangreiche Serienausstattung

⊖ Lauter Benzinmotor, etwas synthetisches Lenkgefühl, nur durchschnittlicher Federungskomfort

Bis 60 000 Euro

MERCEDES C 350 e

Nach der S-Klasse gibt es nun auch die C-Klasse als Plug-in mit 211-PS-Benziner und 82 PS-E-Motor mit einer elektrischen Reichweite von 31 Kilometern. Segelbetrieb bis 160 km/h.

⊕ Insgesamt sparsame Betriebsstrategie (Steigungen und Gefälle werden erkannt), gute Fahrleistungen

⊖ Unharmonischer Vierzylinderklang, hoher Anschaffungspreis, elektrische Reichweite könnte höher sein

VW PASSAT GTE

Das Plug-in-Konzept des Golf gibt es in vergleichbarer Form auch für den Passat, der allerdings etwas stärker motorisiert ist. Auch hier beläuft sich die elektrische Reichweite auf 50 km.

⊕ Für einen Plug-in gute elektrische Reichweite, umfangreiche Ausstattung, sehr gute Qualität

⊖ Hoher Anschaffungspreis, statt 650 Litern Gepäckraum nur noch 483 Liter, weniger Zuladung als in der Serie

VOLVO V60 D6 PLUG-IN-HYBRID

Ungewöhnlich: Hier werden Diesel und E-Motor zu einem Plug-in kombiniert – ein teures Konzept. Guter Sprinter, aber mit um 126 Liter verkleinertem Kofferraum. Hoher Anschaffungspreis

⊕ Sparsamer Diesel im Stadtbetrieb, 50 Kilometer rein elektrische Reichweite, insgesamt gute Fahrleistungen

⊖ Künstliches Bremsgefühl, knurriger Fünfzylinder-Diesel, hoher Anschaffungspreis, verkleinerter Kofferraum

Bis 80 000 Euro

TESLA MODEL S 70

Oberklasse-Limousine, für die es drei Speichervarianten gibt. Die Reichweiten liegen zwischen 420 und über 500 Kilometern. Viele Assistenzsysteme.

⊕ Einzigartiges Konzept mit hoher Reichweite, sportliche Fahrleistungen, attraktives Cockpit, lange Garantie

⊖ Noch kleines Händlernetz, eingeschränktes Platzangebot im Fond, vergleichsweise schwache Heizung

BMW X5 xDRIVE 40e

Vierzylinder-Plug-in-SUV mit einer elektrischen Reichweite von 31 Kilometern, über eine Wallbox aber vergleichsweise schnell aufzuladen (zwei Stunden). Emissionsfrei in der Stadt.

⊕ Sehr gute Qualität, gutes Multimedia-Angebot, durch gute Akku-Integration fast keine Einschränkung im Kofferraum

⊖ Reichweite schrumpft unter Belastung schnell, mäßige Fahrleistungen, straffe Federung, unschönes Motorengeräusch

MERCEDES GLE 500 e 4MATIC

Konkurrent zum BMW X5 40e, aber mit V6 statt Vierzylinder, teurer, aber auch deutlich stärker bei besseren Fahrleistungen. Rein elektrische Reichweite auf ähnlichem Niveau.

⊕ Oberklasse-SUV mit sehr guten Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, hoher Komfort

⊖ Batterie reduziert das Kofferraumvolumen um 210 Liter, eingeschränkte elektrische Reichweite, hoher Preis

TESLA MODEL S 85

Liest man die Leistungsdaten, meint man, einen Sportwagen vor sich zu haben: von 0 auf 100 km/h in 5,6 Sekunden, 378 PS – und das bei über 500 Kilometern elektrischer Reichweite.

⊕ Für die Klasse akzeptabler Anschaffungspreis, gute Fahrleistungen, hohe elektrische Reichweite

⊖ Zu wenig Kopffreiheit hinten, sehr hoher Anschaffungspreis, wenig Ablagen

ELEKTROAUTOS GIBT ES AB 17 850 EURO

Hersteller Modell	Gesamtleistung (PS/kW)	Gesamtdrehmoment (Nm)	Leistung Benzinmotor (PS/kW)	Drehmoment Benzinmotor (Nm)	Leistung Elektromotor (PS/kW)	Drehmoment Elektromotor (Nm)	elektr. Reichweite	CO_2-Ausstoß	Energieverbrauch/100 km	Beschleunigung 0–100 km/h	Höchstgeschwindigkeit	Preis
Bis 30 000 Euro												
Peugeot iOn	67/49	196	–	–	67/49	196	150	–	12,6 kWh	15,9	130	17 850,–
Renault Zoe	88/65	220	–	–	88/65	220	240	–	13,3 kWh	13,5	135	23 300,–
Nissan Leaf	109/80	254	–	–	109/80	254	199	–	15,0 kWh	11,5	144	23 790,–
Mitsubishi i–MiEV	67/49	180	–	–	67/49	180	160	–	12,5 kWh	15,9	130	23 790,–
Citroën C-Zero	67/49	196	–	–	67/49	196	150	–	12,6 kWh	15,9	130	25 883,–
VW e-Up	82/60	210	–	–	82/60	210	160	–	11,7 kWh	12,4	130	26 900,–
Renault Kangoo Z.E.	60/44	226	–	–	60/44	226	170	–	15,5 kWh	20,3	130	27 013,–
Bis 40 000 Euro												
Kia Soul EV	110/81	285	–	–	110/81	285	212	–	14,7 kWh	11,2	145	30 790,–
Ford Focus Electric	145/107	250	–	–	145/107	250	162	–	15,4 kWh	11,4	137	34 900,–
VW e-Golf	115/85	270	–	–	115/85	270	190	–	12,7 kWh	10,4	140	34 900,–
BMW i3	170/125	250	–	–	170/125	250	190	–	12,9 kWh	7,2	150	34 950,–
Toyota Prius	136/100	k.A.	99/73	142	82/60	207	25	49	2,1 S + 5,2 kWh	10,8	180	36 600,–
VW Golf GTE	204/150	350	150/110	250	102/75	330	50	35	1,5 S + 11,4 kWh	7,6	217	36 900,–
Audi A3 Sportback e-tron	204/150	350	150/110	250	102/75	330	50	35	1,5 S + 11,4 kWh	7,6	222	37 900,–
BMW 225xe	224/165	k.A.	136/100	220	88/65	220	41	46	2,0 S + 11,8 kWh	6,7	202	38 700,–
Mercedes B 250 e	180/132	340	–	–	180/132	340	200	–	16,6 kWh	7,9	160	39 151,–
Mitsubishi Outlander PHEV	203/149	k.A.	121/89	190	82/60	195	52	42	1,8 S + 13,4 kWh	11	170	39 990,–
Bis 60 000 Euro												
BMW 330e	252/185	420	184/135	290	109/80	250	35	44	1,9 S + 11,0 kWh	6,1	225	43 500,–
Mercedes C 350 e	k.A.	k.A.	211/155	300	82/60	300	31	48	2,1 S + 11,0 kWh	5,9	250	50 962,–
Mercedes GLC 350 e	k.A.	k.A.	211/155	350	82/60	300	34	59	2,5 S + 13,9 kWh	5,9	235	53 000,–
VW Passat GTE	218/160	400	156/115	250	115/85	330	50	37	1,6 S + 12,2 kWh	7,4	225	44 250,–
Volvo V60 D6 Plug-in-Hybrid	k.A.	k.A.	220/162	440	68/50	200	50	48	1,8 D + 13,3 kWh	6	230	56 600,–
Bis 80 000 Euro												
Tesla Model S 70	320/235	440	–	–	320/235	440	420	–	k.A	5,8	225	78 000,–
BMW X5 xDrive 40e	313/230	450	245/180	350	75/55	350	31	77	3,3 S + 15,4 kWh	6,8	210	69 200,–
Mercedes GLE 500 e 4Matic	442/325	650	245/180	480	116/85	340	30	78	3,3 S + 16,7 kWh	5,3	245	73 899,–
Volvo XC90	k.A.	k.A.	320/235	400	82/60	240	43	49	2,1 S + 18,2 kWh	5,6	230	76 705,–
Über 80 000 Euro												
Tesla Model S 85	378/278	440	–	–	378/278	440	502	–	k.A	5,6	225	82 200,–
Porsche Cayenne E-Hybrid	416/306	590	333/245	440	95/70	310	36	79	3,4 S + 20,8 kWh	5,9	243	82 920,–
Tesla Model S 70 D	332/244	442	–	–	332/244	442	442	–	k.A	4,4	250	83 500,–
BMW 740e	326/240	k.A.	258/190	400	113/83	250	40	49	2,1 S + 12,5 kWh	5,6	240	91 200,–
Tesla Model S 85 D	442/325	660	–	–	442/325	660	528	–	k.A	4,4	250	94 700,–
Porsche Panamera E-Hybrid	416/306	590	333/245	440	95/70	310	36	71	3,1 S + 16,2 kWh	5,5	270	106 720,–
Mercedes S 500 e	442/325	650	245/180	480	116/85	340	33	65	2,8 S + 13,5 kWh	5,2	250	109 778,–
Tesla Model S P85D	469/345	967	–	–	469/345	967	491	–	k.A	3,3	250	117 000,–
BMW i8	362/266	k.A.	231/170	320	131/96	250	37	49	2,1 S + 11,9 kWh	4,4	250	130 000,–

PORSCHE CAYENNE S E-HYBRID

Hybridantrieb gibt es bei Porsche für den Cayenne und den Panamera. Die elektrische Reichweite beläuft sich im großen SUV auf etwas mehr als 30 Kilometer. Schwerer als der Diesel.

⊕ Gute Fahrleistungen, sehr gutes Raumangebot, dynamische Fahreigenschaften

⊖ Mäßige Übersichtlichkeit, hohes Gewicht, straffes Fahrwerk, hoher Anschaffungspreis, teure Extras

PORSCHE PANAMERA S E-HYBRID

Luxuslimousine mit 36 Kilometern elektrischer Reichweite, sehr dynamisch, regt zu entspannter, verbrauchsorientierter Fahrweise an. Ein Porsche, der ganz leise auftreten kann

⊕ Sehr komfortabel, agil, sehr gute Bremsen, direkte Lenkung, dynamische Fahreigenschaften

⊖ Unübersichtlich, überfrachtetes Armaturenbrett mit vielen Knöpfen, hoher Anschaffungspreis, teure Extras

BMW i8

Sportwagen der besonderen Art: Der Plug-in-Hybrid kann bis zu 37 Kilometer elektrisch fahren, aufregend aussehen, aber mit kleinem Gepäckabteil auch nerven.

⊕ Sportwagenkonzept mit agilen Fahreigenschaften, leicht zu bedienen bis auf die nach oben schwingenden Türen

⊖ Hoher Anschaffungspreis, E-Reichweite könnte höher sein, umständlicher Ein- und Ausstieg

Immer einen Tag früher up-to-date:

auto motor und sport jetzt als ePaper

auto motor und sport jetzt als praktisches ePaper im PDF Format! Im Abo schon ab 1,88 € (D) pro Ausgabe (statt 2,99 € im Einzelkauf) und amazon.de-Gutschein GRATIS!

SCHON AB 1,88 € PRO AUSGABE

NEU JETZT IM ABO

amazon.de-Gutschein als Zugabe (nur in Deutschland gültig)

AUF ALLEN GERÄTEN LESBAR

→ PC → TABLET → SMARTPHONE

→ Weitere Infos und direkte Bestellung unter:

www.auto-motor-und-sport.de/digitalabo

→ oder telefonisch unter (bitte die Bestell-Nr. angeben):

+49 (0) 711 32 06 88 88

Best.-Nr. **1335727** Auslandspreise auf Anfrage.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

auto motor und sport

Elektroautos sind selten Schnäppchen

Mittlerweile sind die Öko-Mobile auch am Gebrauchtwagenmarkt angekommen. Was kosten diese Autos, und welche Modelle sind für Käufer besonders interessant?

Elektroautos und Hybridfahrzeuge haben ein Problem: Sie sind meist sehr teuer in der Anschaffung. Doch es muss ja nicht gleich ein Neuwagen sein, und trotz des zähen Absatzes sind mittlerweile einige Modelle in akzeptabler Stückzahl auf dem Gebrauchtmarkt zu finden. Ein Blick in verschiedene Autobörsen im Internet zeigt, dass die Zahl der Offerten bereits nah an die 10 000er-Marke reicht.

Doch wer glaubt, dass man mit einem gebrauchten Öko-Modell viel Geld spart, muss umdenken. Speziell E-Autos aus zweiter Hand sind nur in seltenen Fällen ein Schnäppchen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Untersuchung des Vergleichs- und Bewertungsportals autouncle.de, das sich das Angebot am Markt genauer angeschaut hat. Günstig sind zum Beispiel der Mitsubishi i-MiEV und seine Schwestermodelle Citroën C-Zero sowie Peugeot Ion, die innerhalb von rund drei Jahren etwa die Hälfte des Neuwerts einbüßen. Ähnlich sieht es beim Opel Ampera aus.

Batterien sind teuer

Wer sich für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug interessiert, der sollte nicht nur einen genauen Blick auf den äußeren Zustand des Autos werfen. Wichtiger sind die Batterien – eine der teuersten Baugruppen des Elektromobils. Da der Preis für eine Kilowattstunde Speicherkapazität im Schnitt bei rund 300 Euro liegt, muss man im Falle eines defekten Stromspeichers mit Kosten von mindestens 5000 Euro rechnen.

Obwohl die Hersteller Garantien auf die Akkus geben, fällt die Dauer sehr unterschiedlich aus. Außerdem sinkt die Haltbarkeit der Batterie, wenn sie häufig im Schnellverfahren aufgeladen wurde.

Text: Henning Busse
Fotos: Hans-Dieter Seufert, Achim Hartmann

Wertstabil: In rund zwei Jahren verliert der kleine VW e-Up nur rund 16 Prozent seines Wertes

Über 40 Prozent an Wert büßt der Opel Ampera (links) in gut drei Jahren ein. Für den Renault Twizy werden Liebhaberpreise gezahlt

ÜBERSICHT

Marke Modell	**Neupreis** [1]	**Gebrauchtpreis** [2]	**Jahr**	**Kilometer**
Renault Twizy	ab 6950 €	7352 €	2013	20 787
Peugeot Ion	29 393 €	14 841 €	2012	56 144
Citroën C-Zero	29 393 €	15 279 €	2012	12 358
Renault Kangoo Z.E. (2008–2013)	ab 20 000 €	15 864 €	2012	38 984
Mitsubishi i-MiEV	29 300 €	16 238 €	2012	26 955
Renault Zoe	21 700 €	18 001 €	2014	6429
Smart Fortwo Electric Drive	23 680 €	18 473 €	2014	7715
VW e-Up	26 900 €	22 741 €	2014	5770
Nissan Leaf	23 790 €	24 745 €	2014	4949
Opel Ampera	45 900 €	26 588 €	2013	26 637
Ford Focus Electric	34 900 €	27 845 €	2013	6120
VW e-Golf	34 900 €	32 987 €	2014	6281
Mercedes B-Klasse Electric Drive	39 151 €	37 235 €	2014	7723
BMW i3	39 450 €	39 582 €	2014	13 347
Tesla Model S (2013–2014)	ab 85 000 €	94 089 €	2014	29 140
Tesla Model S (2015)	117 000 €	115 958 €	2015	10 690

[1] Basispreis; [2] Durchschnittsangaben, Preise auch abhängig von Ausstattung; Quelle: autouncle.de, Stand: 15.10.2015

SURVIVE THE WILD
OFF LIMITS
MIT HARRO FÜLLGRABE
THE ISLAND
MIT BEAR GRYLLS
SO ▸ AB 14. FEB ▸ 20:15
SO ▸ AB 14. FEB ▸ 21:10
ÜBERALL KOSTENLOS EMPFANGBAR.
PROSIEBENMAXX.DE

Strom der Zeit: Rallye für E-Autos

Die erste i-Mobility Rallye von auto motor und sport führt am 1. April durchs idyllische Stuttgarter Hinterland. Eine Vorausfahrt in einer Mercedes B-Klasse Electric Drive.

Jürgen Schenk trägt ein breites Lachen auf dem Gesicht, als die elektrisch betriebene B-Klasse sich nahezu lautlos vor dem Stuttgarter Flughafen in den Verkehr einfädelt und summend Fahrt aufnimmt Richtung Schwäbische Alb: „Das Rennen hat begonnen, und wenn die aktuelle Umschichtung vollzogen ist, wollen wir bei Mercedes mindestens da sein, wo wir heute mit den Verbrennern stehen. Am liebsten aber noch ein paar Prozentpunkte weiter vorne." Als Direktor Electric Vehicle bei Mercedes treibt der Entwickler die E-Mobilität kräftig voran.

Schenk meint damit zunächst einmal nicht die Rallye, sondern so gut wie alles andere: das Rennen um Marktanteile und Mobilität, Technik und Ressourcen, die Energy-Cloud, die neuen Micro-Cluster der Energieerzeugung und überhaupt die Welt jenseits der Datumsgrenze von 2030.

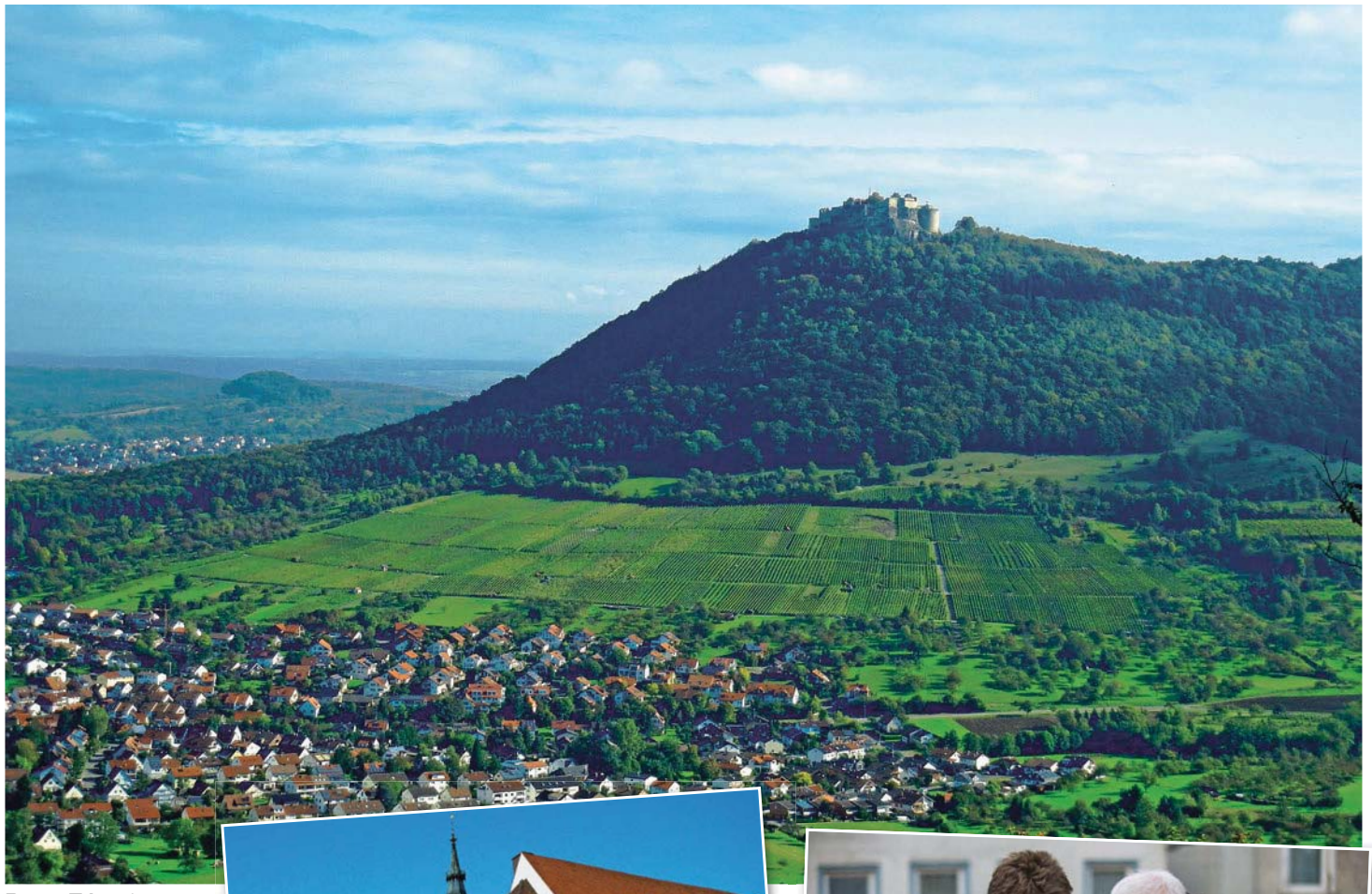
auto motor sport
i-Mobility RALLYE 2016

Leseraufruf i-Mobility Rallye: Wer hat Lust, mit seinem E-Auto oder Plug-in am 1. April in Stuttgart mitzumachen?

Noch sind Elektroautos in Deutschland zwar rar, aber das waren die Benzinkutschen auch einmal. Und da Motorsport seit ihrer Gründung zum Erbgut der Motor Presse Stuttgart gehört, schreibt auto motor und sport jetzt auch eine i-Mobility Rallye aus: von Stuttgart nach Stuttgart, über 117 Kilometer der idyllischen Sträßchen zwischen der Landeshauptstadt und den zahlreichen wacholderbestandenen Heidehügeln der Schwäbischen Alb.

Verwunschene Winkel mit ihren Katzenkopfpflaster-Gassen gibt es da, mit ihren Cafés und Schänken, etwa auf dem Schlossberg von Nürtingen. 1000-jährige Orte samt ihrer Relikte aus der Bronze- und der Keltenzeit ziehen vorbei, die Dorfmuseen gefüllt mit Zeugnissen von Römern und Alamannen, hier und dort ein Hügelgrab, geheimnisvoll und verschlossen.

Der Stromexperte Schenk liebt nicht nur die Theorie, sondern auch die praktischen Seiten seines Jobs – zum Beispiel das Rallye-Fahren. „Zum einen", so Schenk, „kann man da wunderbar trainieren, mit der verfügbaren Energie so effizient wie möglich umzugehen. Zum anderen bietet ein Elektroauto eine perfekte Dosierbarkeit des Vortriebs gerade in Wertungsprüfungen, wo es um Hundertstelsekunden geht. So sensibel



Retro-Trip mit neuer Autotechnik: Startpunkt Messe Stuttgart (l.), Burg Hohenneuffen (oben), Residenzschloss Bad Urach (unten l.). Unten rechts das Team Schenk und Jürgens in Nürtingen

LESERAUFRUF

i-Mobility Rallye 2016

Am 1. April startet in Stuttgart die erste i-Mobility Rallye für Elektro- und Brennstoffzellen-Autos sowie Plug-in-Hybride. Machen Sie mit.

1. April 2016: Messepiazza an der Landesmesse Stuttgart
Von dort startet die 117 Kilometer lange Route Richtung Schwäbische Alb mit einer Mittagsstation in Bad Urach. Teilnahmeberechtigt sind Autos mit Elektro- oder Brennstoffzellen-Antrieb und Hybridautos, die eine Straßenzulassung besitzen. Das Starterfeld umfasst maximal 40 Autos, die Teilnahmegebühr für die Teams (Fahrer und Beifahrer) beläuft sich auf 390 Euro (inkl. MwSt., zusätzliche Mitfahrer kosten je 150 Euro). Dafür gibt es Rallye-Unterlagen mit Roadbook, Bordkarte, ein abwechslungsreiches Rallye-Programm mit Gleichmäßigkeitsprüfungen und Orientierungsaufgaben, Mittagessen in einem Slow-Food-Restaurant und ein Lunchpaket. Anmeldung ab 15.2. unter rallyes@motorpresse.de. Weitere Infos: Tel. 07 11/182-18 37

Biosphäre auf der Schwäbischen Alb: Die Silberdistel signalisiert den Raum des geschützten Naturgebiets

Energieüberwachung: Der große Bildschirm zeigt an, ob die E-B-Klasse gerade Strom zieht oder produziert

Nürtingen ist fast 1000 Jahre alt, brannte 1750 ab, wurde neu aufgebaut und zeigt noch viele barocke Elemente

Verzauberte Täler machen viel vom Reiz der Schwäbischen Alb aus, graviert durch die Erosion des Jura-Kalks

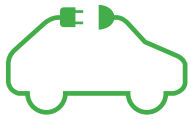
lässt sich kein Verbrennungsmotor fahren."

Von der Landesmesse Stuttgart aus führt die Route über Sielmingen, Bernhausen, Nürtingen und Beuren ins Biosphären-Reservat der Schwäbischen Alb, und wer etwa bei Neuffen auf die Burg Hohenneuffen schaut, hat ein Stück Landesgeschichte im Visier. Hier entstand 1948 der Plan, aus Württemberg-Baden, Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern ein neues Bundesland zu schmieden – Baden-Württemberg.

Pause wird im Slow-Food-Restaurant „Graf Eberhard" in Bad Urach eingelegt (Verpflegung ist im Rallye-Nenngeld inbegriffen), und über Neuffen, Pliezhausen und Waldenbuch mit dem Schokoladenmuseum der Marke Ritter Sport geht es zurück auf die Messepiazza am Stuttgarter Flughafen.

Der sportliche Reiz besteht dabei zunächst in einigen Gleichmäßigkeits-Wertungsprüfungen, die bis auf die Hundertstelsekunde genau zu absolvieren sind. Ferner werden besonders die Beifahrer doppelt gefordert. Bei den zusätzlichen Orientierungsaufgaben müssen sie den Überblick behalten und den Fahrer durchs Ländle lotsen.

Bedeutet Rallye-Fahren, den Spaß an der Elektromobilität zu genießen und wie bei der Erfindung des Benzin-Automobils durch Wettbewerbe eine neue Technik populär zu machen, so ist man im professionellen Lager der Stromchauffeure schon eine Stufe weiter: „Spätestens mit der Phase zwei der Elektrifizierung von Autos", erläutert der Mercedes-Chefingenieur für elektrische Fahrzeugantriebe, „wird auch die Akzeptanz kommen. Dann fahren wir mit einer Batterieladung 500 Kilometer weit, und die Ladezeiten liegen unter einer halben Stunde." Wann das losgeht? „Noch vor dem Jahr 2020."



„Elektroautos sind für Rallyes prima geeignet – sie lehren das Haushalten mit dem hohen Gut Energie"

Auch die Batteriekosten werden langsam erträglich. Im Jahr 2009 galt noch ein Preis von 1000 Euro pro installierter Kilowattstunde. Eine Fahrbatterie mit der Kapazität von 20 kWh kam so auf den Preis von 20 000 Euro. Eine 80-kWh-Batterie war vom normalen Kunden praktisch nicht bezahlbar, was die ersten Leasingmodelle ins Spiel brachte. Heute ist der Preis bereits auf 200 Euro pro Kilowattstunde abgesackt, und Insider wie Schenk rechnen damit, dass diese Kennzahl im nächsten Jahrzehnt auf weniger als 100 Euro sinkt. Eine 50-kWh-Batterie würde dann kaum mehr 5000 Euro kosten.

Als Fahrzeugspeicher verbraucht, werden die gealterten Autoakkus nach rund zehn Jahren etwa als Speicher für Solarstrom im Eigenheim immer noch attraktiv, auch wenn sie vielleicht 20 Prozent ihrer Kapazität verloren haben. Die Zukunft, so die Einschätzung von Schenk, wird nicht so sehr darin liegen, in wenigen Zentren viel Energie zu erzeugen und diese dann über endlos lange Trassen im Land zu verteilen. Schenk liebäugelt mit der Lösung des Energiebedarfs durch eine Energie-Cloud, in der viele Erzeuger dezentral und auf alternative Weise Strom erzeugen und regional zur Verfügung stellen: „Bereits 2030 könnte Deutschland so weit sein, seinen gesamten Strombedarf aus alternativen Energien zu decken."

Dazu kommt die mechanische Leichtigkeit des neuen Seins: Komplizierte, schwere und teure mechanische Teile wie beispielsweise die drei Differenziale im Allradauto oder Zahnradlabyrinthe samt Wellen und Kupplungen etwa zur Drehmomentverteilung an einzelne Antriebsräder (Torque Vectoring) werden nicht mehr gebraucht. Ihre Funktionen übernehmen die Steuercomputer der Elektromotoren, die jedes Rad separat antreiben.

Wie gut die Technik der E-Autos jetzt schon funktioniert, wird die i-Mobility-Rallye am 1. April zeigen: Sie wird in jedem Fall eine sportliche Etappe im großen Rennen um die Mobilität von morgen. Und nach der Zielankunft gibt es für die Teilnehmer die Möglichkeit, die Frühjahrsmessen auto motor und sport i-Mobility, Slow Food, FAIR HANDELN sowie GARTEN zu genießen – der Eintritt zu diesen Nachhaltigkeitsmessen ist im Preis inbegriffen. Dort lassen sich die neuesten alternativen Antriebskonzepte ausprobieren, Pedelecs Probe fahren oder bei der Slow Food auf dem Markt des guten Geschmacks regionale Spezialitäten genießen. Ein Tag voller Spannung – so oder so.

Text: Malte Jürgens
Fotos: Arturo Rivas

LESERAUFRUF

Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos 2016

Im Rahmen der Umweltmesse i-Mobility richtet auto motor und sport in Stuttgart zusammen mit den Sachverständigen von DAT einen Gebrauchtwagenmarkt für Elektroautos aus.

auto motor sport i-Mobility

Mitmachen kann jeder, der ein Elektroauto oder Hybridmodell besitzt – oder wer eines erwerben möchte; in letzterem Fall aus zweiter Hand. Vom 1. bis 3. April findet auf der großen Piazza der Messe Stuttgart ein Gebrauchtwagenmarkt statt, der sich an Händler und Privatiers richtet. Die Experten der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) bieten dabei eine kostenlose Gebrauchtfahrzeugbewertung an. Manches Elektroauto ist wertstabiler, als man denkt (siehe Seite 118): ein Renault Twizy oder ein BMW i3 beispielsweise, während ein Opel Ampera deutlich an Wert verliert. Über all diese Dinge kann man sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt informieren, Informationen und Erfahrungen in puncto Elektromobilität teilen und sein Auto verkaufen oder ein Modell erwerben. Wichtig für die Arbeit von DAT: Bitte bringen Sie den Fahrzeugschein mit und haben Sie den Kilometerstand parat. Eine vorherige Anmeldung ist nicht notwendig. Kommen Sie einfach ab 10 Uhr morgens mit Ihrem Fahrzeug zur Stuttgarter Messe und folgen Sie dort den Beschilderungen zur Zufahrt. Auf dem Gelände finden zeitgleich die Frühjahrsmessen statt, Sie haben also die Gelegenheit, am 1. April den Start der E-Auto-Rallye zu verfolgen oder bis 3. April auch die i-Mobility zu besuchen.

Rund um die Messe Stuttgart richtet auto motor und sport mit DAT einen Gebrauchtwagenmarkt für Elektroautos und Hybride aus

DAT GROUP

Ab ins Morgen-Land

Wie werden wir leben und unterwegs sein im Morgen, dem nahen wie dem fernen? Das wissen wir natürlich nicht so ganz genau, aber wir haben da ein paar Vorstellungen und Ideen. Begleiten Sie uns auf eine lange Reise in die Zukunft, in einem Fortsetzungsroman, der ein Szenario für die Zeit von 2020 bis 2050 skizziert.

Kapitel 6
2050: Der Morgen danach

Text: Heinrich Lingner
Illustration: Franziska Moltenbrey

Ist 60 wirklich mehr als nur eine Zahl?“, dachte Jan, als er aus dem Schlafzimmer ins Bad tapste. Sechzig werden ist Mist, jedenfalls hatte er sich vor 30 Jahren am Morgen nach seinem Geburtstag lebendiger gefühlt als jetzt. Mit einem Blick checkte er die Statusanzeige seines iHome-Systems in der rechten unteren Ecke des Badezimmerspiegels. Ein paar Mitteilungen und Glückwünsche von Freunden, keine von Julia.

„11. Mai – 08.45“ blinkte ihm die Anzeige entgegen. Noch eine halbe Stunde, dann musste er vor der Klasse stehen und was erzählen. Und noch schlimmer: zuhören. Nach 30 Jahren im Schuldienst hatte er einen etwas ernüchterten Blick auf die Fähigkeiten seiner Schüler*innen.

„Jetzt mach ich schon beim Denken Gender-Sternchen in die Wörter“, brummelte er vor sich hin und schaltete die Dusche ein. Er hatte am Abend davor grün-gelbes Licht und Dschungelduft in seine Sense-Shower programmiert, das tat er immer, wenn er wusste, die Nacht würde etwas intensiver und alkoholhaltiger werden.

Nach der Dusche ging er zurück ins Schlafzimmer, warf das nasse Handtuch aufs Bett. Nadine, sein Haushaltssystem, würde sich darum kümmern. Unter der Decke zeichneten sich Bernadettes Konturen ab, sie schlief noch. Er zog ein von Nadine frisch gebügeltes hellgraues Hemd und eine schwarze Jeans an. Normalerweise kleidete sich Jan nicht so formell, doch als altmodischer Lehrer legte er Wert darauf, seinem Beruf und seinen Schüler*innen auf diese Art etwas subtilen Respekt zu bekunden. In der Küche knipste er die antike Bezzera-Siebträgermaschine an und holte eine Packung Sojamilch aus dem Kühlschrank. „Letzte Einheit, soll ich Milch bestellen?“, blinkte ihm das Display auf der Kühlschranktür entgegen. Jan tippte die Bestätigung auf den Sensor neben dem Display. Die nächste Amazon-Drohne würde Milch mitbringen.

Während er das Edelstahlkännchen mit dem Milchsurrogat unter dem Dampfventil kreisen ließ, bimmelte das iHome erneut. „Julia“ stand auf dem großen Bildschirm in der Mikrowellentür. „Annehmen“, sagte er, dann tauchte Julias Gesicht auf dem Monitor auf.

„Herzlichen Glückwunsch“, sagte sie, „wie fühlst du dich so mit 60?“

„Hi, nicht viel anders als mit 59. Du brauchst gar nicht so zu grinsen, in zwei Monaten bist du ja auch dran, wie wir wissen.“

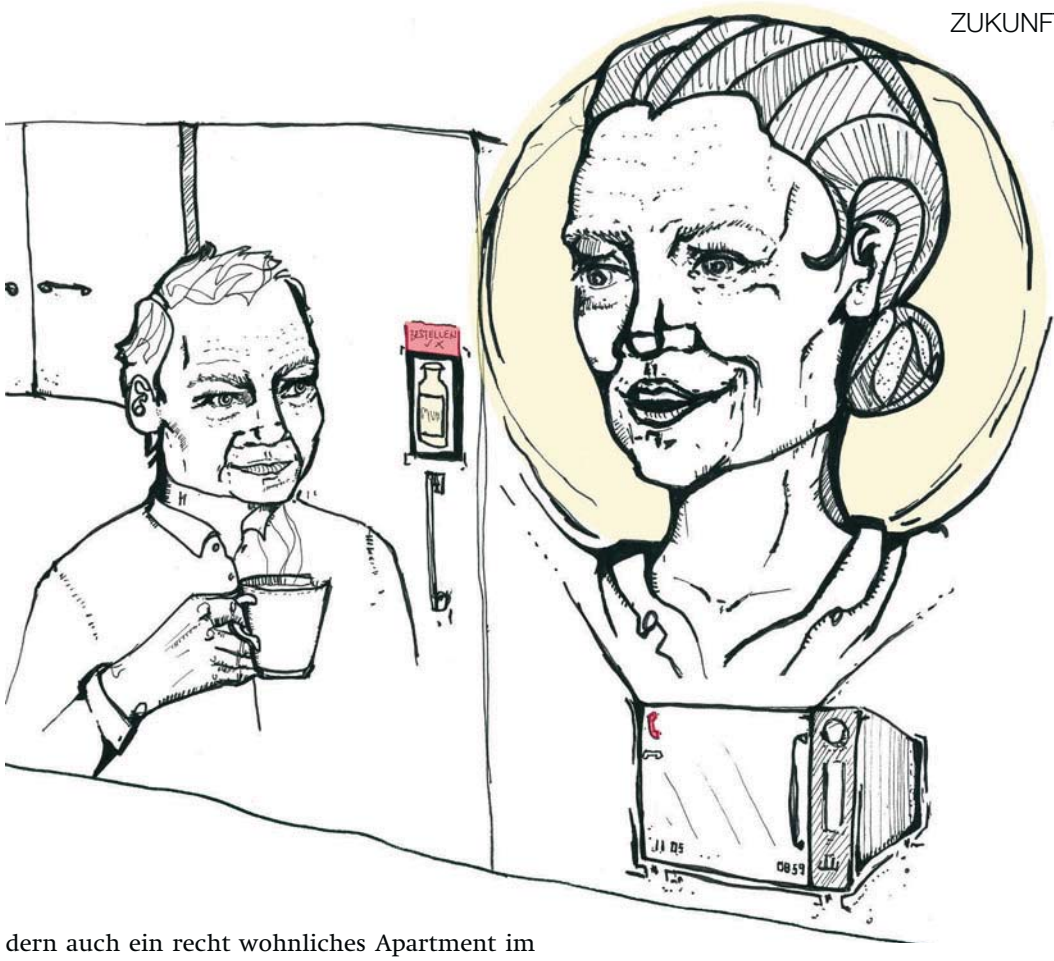
„Bäh, du brauchst nicht gemein zu werden, nur weil du jetzt schon 60 bist. Ich hoffe, du hattest trotzdem einen netten Abend?“, fragte sie etwas schnippisch.

„Ja, alles gut. Du, wir reden heute Abend weiter, in ein paar Minuten habe ich Unterricht.“

„Und du bist nicht allein“, sagte sie und verzog das Gesicht. „Wenn du Kaffee mit Sojamilch machst, dann ist immer deine Veganerin bei dir!“

Jan war nicht scharf darauf gewesen, dass Julia von seiner lockeren Beziehung erfuhr, doch ihre gemeinsame Tochter Magda hatte sich einmal verplappert. Seit er Bernadette vor fünf Jahren bei einem Klassentreffen seiner ehemaligen Abiturklassen wiedergetroffen hatte, kam sie ab und zu vorbei und blieb auch gern mal über Nacht.

Er verdrehte nur die Augen, grinste und sagte: „Muss los, bis bald.“ Dann drückte er das Gespräch weg und ging mit der Kaffeetasse über den Flur in den Medienraum. Als Onkel Karl von acht Jahren überraschend verstorben war, hatte er seinem einzigen Neffen nicht nur ein kleines Vermögen in Form einer Uhrensammlung hinterlassen, son-



dern auch ein recht wohnliches Apartment im ehemaligen SI-Centrum und einen sehr gut erhaltenen, fahrbaren Alfa Romeo Montreal, der bereits vor Jans Geburt ein Oldtimer war.

Unten auf der B27 strömte der Verkehr in die Stadt, die meisten Autos fuhren autonom, rauschten Stoßfläche an Stoßfläche nach Stuttgart. Auf der rechten Spur trödelten ein paar alte Autos und selbst gefahrene neue entlang.

„Guten Morgen“, sagte er, als die zehn Gesichter seiner Schüler*innen nach und nach auf dem wandgroßen Bildschirm aufploppten. Er setzte sich aufrecht hin und stellte die Kaffeetasse ab.

„Letzte Woche haben wir ja über Zukunftsprognosen und utopische Romane aus dem 20. und 21. Jahrhundert geredet. Hat denn einer von euch in eines oder gar in mehrere der Bücher geschaut, von denen wir letzte Woche sprachen?“

Zehn ausdruckslose Gesichter sahen ihn an. „Ich habe ‚Fahrenheit 451‘ geladen, dann haben Frieda und ich den Film zusammen angeschaut“, sagte schließlich ein dunkelhaariges Mädchen in der zweiten Reihe. „Und ich habe ‚Die Welt im Jahr 2050‘ von Laurence Smith gelesen“, meldete sich ein junger Mann mit langen blonden Haaren.

„Sehr gut“, sagte Jan, „und was ist euch dabei aufgefallen?“ Schweigen vom Bildschirm.

„Ist unsere Welt denn so, wie es im Buch von Smith vorhergesagt wird? Oder gar wie es im Film von Truffaut aussieht?“ Immer noch Schweigen.

„Nein, ist sie nicht“, antwortete Jan selbst auf seine Frage. „Natürlich nicht. Prognosen seien eine schwierige Sache, hat ein Schriftsteller namens Mark Twain im 19. Jahrhundert geschrieben, vor allem wenn sie die Zukunft betreffen.“

Seine Schüler*innen sahen ihn weiter schweigend an. „Was ich damit sagen will: Prognosen liegen fast immer daneben. Weil dabei meist nur aktuelle Entwicklungen in die Zukunft extrapoliert werden. Doch die Zukunft richtet sich nicht nach Trends. Es gibt immer wieder Brüche, Entwicklungen, Revolutionen, mit denen keiner rechnet und die alles ändern“, fuhr er fort.

„Fallen euch denn Prognosen, Vorhersagen oder Zukunftsvisionen ein, die so nicht eingetroffen sind? Oder neue Entwicklungen, die alles änderten und die keiner vorhergesehen hat?“

Ein Mädchen meldete sich. „Ja, Sofia?“ „Das Waldsterben, in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts war es ein Riesenthema, in 30 Jahren sagte man, gibt es keinen Wald mehr, aber der Schwarzwald ist heute noch voller Bäume.“

„Danke, sehr schön!“, sagte Jan, „Eine sehr falsche Einschätzung war auch die von William Rootes, einem britischen Automobil-Tycoon. Man hatte ihm nach dem zweiten Weltkrieg das zerstörte VW-Werk in Wolfsburg kostenlos angeboten. Er war jedoch der Meinung, der damalige KdF-Wagen entpräche in keiner Weise den Anforderungen an ein modernes Auto, er sei zu laut und zu hässlich und ihn zu bauen ein unweigerliches Verlustgeschäft. Nun, wie das ausgegangen ist, wissen wir ja, VW gibt es noch, die Rootes-Gruppe schon lange nicht mehr.“

Allmählich kam ein Gespräch in Gang. Jans Gedanken schweiften immer wieder ab, während er seinen Schüler*innen zuhörte. 60, dachte er, so fühlen sich also 60 Jahre an. Und noch 15 Jahre bis zur Beamtenpension. Bernadette fiel ihm wieder ein. Vielleicht schläft sie noch, wenn die Schulstunden vorbei sind. Möglich wär’s, sie hatte mehr Andromedas gekippt als er. Es ist schön, 60 zu sein und das halbe Leben noch vor sich zu haben.

Verleiht Flügel?

Die hinteren Flügeltüren sind vielleicht das spektakulärste, aber nicht das einzige ungewöhnliche Detail am ersten SUV von Tesla. Schon bevor der Siebensitzer mit Elektroantrieb im Frühjahr nach Europa kommt, konnten wir ihn in den USA fahren.

Die Weltpremiere der Model-X-Studie fand bereits am 9. Februar 2012 in Los Angeles statt, und nach mehreren Verspätungen ist es endlich so weit: Seit Herbst 2015 rollt Teslas drittes Modell vom Band, zunächst nur zu US-Kunden. Obwohl der Crossover Grundarchitektur und Antriebsstrang mit der Fließheck-Limousine Model S teilt, ist er ein echter Siebensitzer mit den Maßen eines großen SUV.

Bei allem Stolz über das neue Baby musste Tesla allerdings zugeben, dass nicht so viele Innovationen eingeflossen wären, wenn man schon am Beginn der Entwicklung die Probleme bei der Umsetzung geahnt hätte. Doch die grauen Haare der Ingenieure haben sich für die Kunden bezahlt gemacht, denn das Model X ist eine technische Meisterleistung und dürfte noch mehr Menschen ansprechen als das Model S.

Selbst die hinteren Flügeltüren haben es in die Serie geschafft, weil ein Scharnier den unteren Teil abklappt, damit man in engen Lücken – 30 Zentimeter seitlich reichen – ein- und aussteigen kann. Ultraschallsensoren in den Türen warnen vor möglichen Hindernissen und fahren die Türen erst komplett aus, wenn genügend Platz zur Verfügung steht – was manchmal eine knappe Kiste werden kann. In Verbindung mit weiteren Sensoren können sie sogar erkennen, wenn sich der Fahrer mit dem Schlüssel in der Tasche nähert. Später sollen die Vordertüren automatisch öffnen, doch vorerst muss man noch den Griff berühren. Zum Schließen genügt ein Druck auf das Bremspedal.

Spektakulärer Ausblick

Weil die Frontscheibe bis über die Passagiere der ersten Reihe ins Dach hineinreicht, ist der Ausblick gewaltig. Die Lichteinstrahlung ebenfalls: eine spezielle Beschichtung der Scheibe sowie Rollos in den beiden A-Säulen, die sich nach innen ziehen lassen, sollen helfen. Clever: Die drei längsverschiebbaren Einzelsitze in Reihe zwei ruhen auf nur einem Träger, um mehr Komfort und Platz für Staufächer darunter zu schaffen.

Obwohl die Kopffreiheit in der Mitte etwas unter den massiven Rahmen für die Flügeltüren leidet, taugen Einstieg und Platzverhältnisse ganz hinten sogar für Erwachsene. Bei Bedarf kann man die beiden Klappsitze im Ladeboden versenken, und unter der Fronthaube steht ein weiteres Gepäckabteil bereit. Das Gesamtvolumen wird mit 2180 Litern angegeben.

Trotz Akkus im Boden ist das Model X flacher als vergleichbare SUV. Voll-LED-Scheinwerfer sind Serie

Riesiger Tablet-Touchscreen wie im Model S, die Panoramascheibe reicht bis über die vorderen Köpfe

Die drei Einzelsitze hinten mit Einarmträgern und integrierten Gurten waren eine große Herausforderung für die Ingenieure

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Siebensitziger Geländewagen, Länge x Breite x Höhe 5004 x 2083 x 1625 mm, Radstand 3061 mm, Leergewicht ca. 2500 kg.

Kraftübertragung/Fahrwerk

Allradantrieb, Einstufengetriebe. Einzelradaufhängung vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Reifen vorn 265/45 R 20, hinten 275/45 R 20.

E-Antrieb

Zwei Drehstrom-Asynchron-Elektromotoren, Leistung E-Motor vorn 193 kW (262 PS), hinten 375 kW (510 PS), max. Drehmoment kombiniert 967 Nm. Lithium-Ionen-Batterie, Energiegehalt 90 kWh.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 3,4 s
Höchstgeschwindigkeit..... 250 km/h
Reichweite..... ca. 450 km

Grundpreis

Tesla Model X P90D..... k.A.

Vorabdaten

Wie das Model S hat der SUV je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse und damit Allradantrieb, während Fahrleistungen und Reichweite von der Batteriegröße abhängen. Das Basismodell 70D kommt mit seinem 70-kWh-Akku rund 400 Kilometer weit und in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der 90D mit 85 kWh auf 470 km und 5,0 Sekunden. In der Topversion P90D mit 90-kWh-Akku entwickeln die beiden E-Motoren 967 Nm Drehmoment und beschleunigen den 2,5-Tonner in 4 Sekunden von 0 auf 100 km/h, im Performance-Modus sind es sogar nur 3,4 Sekunden.

Die Reichweite soll 450 Kilometer betragen und liegt damit nur knapp unter der des Model S – auch ein Verdienst des niedrigen c_W-Werts (0,24) und Rollwiderstands der Reifen. Übrigens senken die im Wagenboden platzierten Akkus nicht nur den Schwerpunkt, sondern damit auch die Überschlaggefahr gegenüber herkömmlichen SUV oder Vans.

Bei einer ersten Fahrt mit den serienmäßigen 20-Zoll-Reifen Continental Cross Contact (vorne 265/45, hinten 275/45) zeigte das Model X dann auch ein erfreulich gutes Handling, viel Traktion und wenig Karosseriebewegung. Daneben fuhren wir auch einen Prototyp mit extrabreiten 21-Zoll-Rädern (Michelin Pilot Super Sport) und sehr straffem Fahrwerk, der sich fast wie ein Porsche Cayenne Turbo S anfühlt.

Zugleich ist der Tesla das erste Elektroauto, das als Zugwagen für Anhänger freigegeben ist. Bis zu 2268 Kilo im Schlepptau sind erlaubt – fast so viel wie das Leergewicht des Wagens.

Weitere Details sind der verstellbare Heckspoiler, die Soundanlage mit 560 Watt und 17 Lautsprechern sowie der Anschluss für iPhones. Außerdem hat das Model X erstmals einen HEPA-Innenraum-Luftfilter in Hospitalqualität an Bord – wichtig für Allergiker – sowie einen Sinn für Humor: Neben den Modi „Frischluft“ und „Umluft“ gibt es auch einen zum Schutz vor biologischen Waffen. Auf den ganzen Wagen gewährt Tesla vier Jahre oder 80 000 Kilometer Garantie, auf Antrieb und Batterie acht Jahre ohne Kilometerbegrenzung. Die ersten Autos sollen im Frühjahr nach Deutschland kommen, die Preise in den USA starten bei 80 000 Dollar – derzeit etwa 75 000 Euro.

Text: Jason Cammisa, Bernd Stegemann
Fotos: William Walker

Erlebnisreise Italien

auto motor sport Köstlichkeiten des Piemont

Bekanntermaßen ist das südliche Piemont ein wahres Paradies, für Feinschmecker aus aller Welt ein echtes Schlaraffenland. Wir erkunden diese wunderbare Region auf kleinen, geschwungenen Straßen abseits des allgegenwärtigen Tourismus und erleben die Höhepunkte, die links und rechts des Weges zu finden sind. Unser erfahrener Tour-Guide kennt sich bestens aus in dieser abwechslungsreichen Landschaft. Und als Feinschmecker und Weinliebhaber ist er hier ganz in seinem Element, kann den Teilnehmern dieser Genießertour die besten Gerichte mit den feinsten Zutaten und den passenden Weinen empfehlen und erklären. Klar, dass er gerade hier im Piemont einige exzellente Geheimtipps auf Lager hat, die er gerne mit Ihnen teilen möchte. Stellen Sie sich ein auf eine Woche voller leiblicher und fahrerischer Hochgenüsse. Am besten lässt sich diese Reise in einem offenen oder einem sportlichen Auto genießen. Aber auch alle anderen Fahrzeuge, mit denen man auf täglich 400 anspruchsvollen Kilometern so richtig Spaß haben kann, sind hervorragend geeignet. Die Tagesetappen können dabei gemeinsam mit dem Reiseleiter oder nach eigenem Gusto gestaltet werden. Termin der Genießertour, bei der Fahrspaß, Kultur und die gute italienische Küche garantiert nicht zu kurz kommen: 8. bis 16.10.2016, der Teilnahmepreis liegt bei 2290 Euro inklusive Übernachtungen und umfangreichen Rahmenprogramms.

Kontaktdaten: Telefon: 07 11/182 18 45; Fax: 07 11/182 20 17
Mail: reisen@motorpresse.de; www.event.motorpresse.de/reisen

Geländewagen

auto motor sport

4x4-Tour Istrien

Haben Sie Lust, Ihren SUV artgerecht zu bewegen? Dann nehmen Sie an unserer 4x4-Tour nach Istrien teil. Die größte Halbinsel der Adria wartet mit unzähligen Schönheiten auf: bizarre Karstlandschaften, tief eingeschnittene Täler und sensationelle Ausblicke auf die Adria. Kulturelle Highlights beeindrucken den Reisenden in den pittoresk gelegenen Städtchen. Auf kleinen Landstraßen und meist gut befahrbaren Schotterpisten durchqueren wir die kroatische Halbinsel vom 24. bis 30.4.2016. Teilnahmepreis 890 Euro.

Kontaktdaten: Telefon: 07 11/182 18 45; Fax: 07 11/182 20 17
Mail: reisen@motorpresse.de; www.event.motorpresse.de/reisen

Boxberg

auto motor sport

Fahrdynamiktraining im Grenzbereich

Wie steigert man sein Fahrkönnen? Indem man Situationen im Grenzbereich übt und das Limit seines Autos erfährt. Hier setzt das Fahrdynamiktraining von auto motor und sport an. Unter Anleitung von Rennsportlegende Christian Menzel sowie auto motor und sport-Cheftester Jochen Albig und Instruktorenteam fahren Sie Slalom, machen Vollbremsungen und Ausweichtests. Für maximalen Fahrspaß sorgen die Ovalbahn und der neue Handling-Parcours in Boxberg. Teilnahmepreis für das eintägige Training 599 Euro, Termine: 28. oder 29.5. und 3. bzw. 4.9.2016.

Kontaktdaten: Telefon: 07 11/182 18 45; Fax: 07 11/182 20 17
Mail: fahrtraining@motorpresse.de
www.event.motorpresse.de/training

Trifft immer den Zeitgeist!

Ein halbes Jahr lang auto motor und sport frei Haus.
Als Dankeschön erhalten Sie GRATIS den
exklusiven auto motor und sport Chronographen.

AUTO MOTOR UND SPORT CHRONOGRAPH

- Eleganter, sportlicher Chronograph in Schwarz
- Gehäuse mit Qualitätsquarzwerk, Tachymeterskala, Datumsanzeige und auto motor und sport Logo
- Robustes Echtlederarmband
- Gehäuse-Durchmesser: ca 40 mm

ABOVORTEILE

- Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Jede Ausgabe bequem nach Hause
- Keine Versandkosten
- Urlaubsunterbrechung bzw. Nachversand möglich
- GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Geschenk dazu

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

ICH MÖCHTE AUTO MOTOR UND SPORT ZUM VORZUGSPREIS:

☐ selbst lesen. Best.-Nr. 1439927

☐ verschenken. Best.-Nr. 1439928

Ich zahle für das Halbjahresabo (13 Ausgaben) zzt. nur 47,15 € (D) (A: 54,40 €, CH: 83.75 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 50,70 € (D) (A: 58,50 €; CH: 91.00 SFr.) im Einzelkauf. **Mein Geschenk, den auto motor und sport Chronographen,** erhalte ich nach Zahlungseingang der Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine **GRATIS-Ausgabe** geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen.

MEINE PERSÖNLICHEN ANGABEN:
(bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ | Wohnort

Telefon | Geburtsdatum . .19

E-Mail

☐ Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

ICH ZAHLE PER BANKEINZUG UND ERHALTE EINE AUSGABE GRATIS:

BIC | IBAN

Bankinstitut | ☐ Ich zahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

ICH VERSCHENKE AUTO MOTOR UND SPORT AN:
(nur beim Geschenkabo auszufüllen)

Name, Vorname | Geburtsdatum . .19

Straße, Nr.

PLZ | Wohnort

☐ Die Belieferung soll frühestens ab dem 20 beginnen. (Optional)

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: auto motor und sport, Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0) 711 32 06 88 88, Telefax: +49 (0) 711 1 82 25 50, E-Mail: ams@dpv.de

Datum | Unterschrift X

DIREKTBESTELLUNG auto motor und sport, Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart E-MAIL ams@dpv.de
TELEFON + 49 (0) 711 32 06 88 88 TELEFAX +49 (0) 711 182 25 50 WEB www.auto-motor-und-sport.de/abo

„Keine Alternative zum Sharan“

Neuheiten VW, Heft 3, Seite 22

Ich glaube nicht, dass der Touran XL eine interessante Alternative zum Sharan wird, denn eine seiner vielen Stärken sind eben die großen Schiebetüren hinten, mit denen auch der Ford Galaxy nicht aufwarten kann.

Jan Frerichs
28355 Bremen

Was der Nachwuchs über E-Autos denkt

Meinung, Heft 3, Seite 112

Wenn man stationäre Verbraucher von fossilen Brennstoffen auf elektrischen Strom umstellt, braucht man dazu weder Wunderbatterien noch staatliche Anreize. Sollte das einmal geschafft sein, ist die elektrische Speicher- und die Brennstoffzellen-Technik wohl auch so weit. Was denkt denn der Nachwuchs darüber?

Michael Ramel
81669 München

Eine Klasse für sich?

Vorstellung Mercedes E-Klasse, Heft 3, Seite 18

Obwohl man bei den Coupés von C- und S-Klasse ein gekonnteres Heckdesign geschaffen hat, hält Mercedes bei der neuen E-Klasse an der Form der Limousinen-Rückleuchten fest. Auch das Design des Armaturenbretts ist zwar besser als beim Vorgänger, löst aber bei mir keine Begeisterung aus. So wirken vor allem die analogen Instrumente unfertig und der links vom Fahrer platzierte Luftausströmer wie nachträglich hineingequetscht.

Eberhard von Korff
per E-Mail

Was für ein Fortschritt: Aus einem um 65 Millimeter längeren Radstand resultieren für die Fondpassagiere ganze neun Millimeter mehr Knieraum, und das bei einem fast fünf Meter langen Auto.

Bruno Bänninger
CH-3232 Ins

Warum pfuschen so viele Werkstätten?

Editorial, Heft 3, Seite 3

Ich stehe genauso fassungslos vor solchen Ergebnissen wie Sie, aber Checklisten wären wohl nur eine Lösung, wenn sie von Maschinen und Robotern abgearbeitet würden. Glücklicherweise sind es aber Menschen mit Herz, Seele und Händen, und die Kultur in den Betrieben wird von der obersten Führung geprägt. Wenn die in der Werkstatt neben der kognitiven auch ihre emotionale Intelligenz einsetzt, entsteht der Vorsprung nicht durch Technik oder Checklisten, sondern durch Mitarbeiter, die mit Leib und Seele dabei sind.

Ansgar Elfgen
13467 Berlin

Ihren Ausführungen zum Mercedes-Service kann ich voll zustimmen. Der Umgang mit Kunden ist unfreundlich, und Beanstandungen werden unter den Teppich gekehrt. Nach meiner Beobachtung ist der Mercedes-Service hier in der Schweiz längst vom VW-Kundendienst überholt worden.

Rolf A. Eichenberger
per E-Mail

Mein E-Klasse Cabrio von 2011 läuft zwar absolut unproblematisch, aber die Fehler bei der Wartung häufen sich. Vielleicht verführen ja die wertigen Produkte zu schlampiger Arbeit, doch auch im Montagebereich werden die Personaldecken immer dünner. Wir fahren im Unternehmen noch einen Porsche Cayenne, und da ist die Werkstattleistung deutlich besser – bei nahezu identischen Kosten.

Marcus Reinhard
per E-Mail

Gerhard Berger

Interview, Heft 3, Seite 78

Ich habe früher kein Formel-1-Rennen verpasst, doch heute schalte ich meist nach dem Start ab, weil der Sieger zu diesem Zeitpunkt schon feststeht und die Spannung fehlt. Aerodynamik, Fahrhilfen, Fernsteuerung und Geld sind zu sehr in den Vordergrund gerückt. Der Formelsport in den USA ist zwar nicht eins zu eins übertragbar, aber als Ideengeber gut geeignet: mehr Action, viele Überholmanöver, wechselnde Sieger, überschaubare Technik und attraktive Rennstrecken. Wenn der Sport die Hauptrolle spielt, kommen Fans, Sponsoren und Geld von alleine. Nicht umgekehrt.

Hans-Peter Müller
per E-Mail

▶Die Redaktion behält sich vor, eingegangene Leserbriefe zu kürzen und zu bearbeiten. Eine Veröffentlichung erfolgt nur bei Angabe der vollständigen Adresse. Bei Zuschriften per E-Mail bitten wir um Angabe der Postadresse.

ÜBER DIESE KANÄLE KÖNNEN SIE UNS ERREICHEN

redaktion_ams@motorpresse.de
www.auto-motor-und-sport.de
www.facebook.com/automotorundsport
https://plus.google.com/+automotorundsport
www.pinterest.com/automotorsport
http://twitter.com/amsonline
www.youtube.com/automotorundsport
Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart, Fax: 0711/182-1908

Varianten-Reich

Vergleichstest VW Passat TDI, TSI und GTE, Heft 2, Seite 58

Die Abgase des Passat 2.0 TDI werden mit einem Adblue-Additiv gereinigt, für dessen Austausch nach 100 000 Kilometern circa 500 Euro extra anfallen. Warum werden diese Zusatzkosten in Ihrem sonst so genauen Vergleich nicht erwähnt?

Erich Bächle
72461 Albstadt

Leider protegieren Sie in Ihrer Fachzeitschrift den Gasantrieb nicht mehr, obwohl dieser derzeit die einzige praktikable Alternative zu Benzin-, Diesel- und Hybridmotoren ist. Der Elektroantrieb funktioniert zwar, ist aber in Bezug auf Gewicht, Reichweite, Ladezeit und Kosten noch weit von der Alltagstauglichkeit entfernt.

Wolfgang Marsoner
A-6020 Innsbruck

Pro & Contra: Plug-in-Hybrid

Meinung, Heft 1, Seite 51

Beide haben mit ihren Meinungen recht, malen aber zu sehr schwarzweiß. Weil mir ein Tesla zu groß und zu teuer war, habe ich einen Volvo V60 als Plug-in-Hybrid gekauft, mit dem ich extrem zufrieden bin. Mein nächstes Auto wird aber hoffentlich ein vollelektrisches werden.

Reiner Strehlke
47445 Moers

Das ständige „Schneller, sicherer und komfortabler“ hat die Autos immer schwerer gemacht. Wenn wir daran wirklich etwas ändern wollen, dann müssen wir an den Konzepten arbeiten. Warum will man etwa einen SUV mit riesigem Aufwand auf sparsam trimmen, nur um damit zum Supermarkt zu fahren? Mit der gebotenen Technik dürfen solche Autos durchaus ihren Verbrauch haben, aber als Ideengeber für die automobile Zukunft taugen sie nicht.

Thomas Brand
per E-Mail

Diese Diskussion ist letztlich müßig, wenn man sich alleine die verheerende Umweltbilanz der Batterieherstellung, das Recycling und die Stromerzeugung für das Laden dieser Fahrzeuge anschaut. Stattdessen sollten die deutschen Autobauer lieber die Entwicklung der Brennstoffzelle forcieren.

Dieter Allwermann
90522 Oberasbach

auto motor und sport

Gründer: Paul Pietsch, Ernst Troeltsch, Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch †.
Chefredakteure: Ralph Alex, Jens Katemann.
Stellvertretende Chefredakteurin: Birgit Priemer.
Chefreporter: Dipl.-Ing. Alexander Bloch (Technologie), Jens Dralle (International).
Content Delivery Management: Leitung: Thomas Fischer (Text), Michael Heinz (Kreation, Art Director). Hans-Jürgen Kuntze (CvD), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).
Test & Technik: Jörn Thomas (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein (Stellv.), Jochen Albig (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.), Henning Busse, Thiemo Fleck, Christian Gebhardt, Dirk Gulde, Stefan Helmreich, Luca Leicht, Frank Lentfer, Heinrich Lingner, Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, B.Eng. Annette Napp, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, Rudi Seufert (Testwagen), Bernd Stegemann.
Neuheiten & Magazin: Birgit Priemer (Ltg.), Malte Jürgens (Autor).
Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Claus Mühlberger (Autor), Michael Schmidt.
autokauf: Henning Busse (Ltg.).
Technik-Profi: Thiemo Fleck, Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker.
Grafik-Pool: Michael Heinz (Ltg.), Bernd Adam (stellv. Art Director), Matthias Blank, Wolfgang Brettschneider, Jürgen Decker, Sandra Ngnoubamdjum, Raoul Rainer.
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.
Freie Fotografen: Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Frank Herzog, Beate Jeske, Hardy Mutschler, Daniel Reinhard, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Wolfgang Wilhelm.
www.auto-motor-und-sport.de: Jochen Knecht (Leiter Digitale Medien), Gerd Stegmaier (Content Delivery Manager), Holger Wittich, Ulrich Baumann, Thomas Gerhardt, Tobias Grüner, Andreas Haupt, Kai Klauder, Carsten Rose.
Freie Mitarbeiter: Michael Harnischfeger, Christian Schulte.
Korrespondenten: Japan: Yoshihiro Kimura (Tokio).
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, Telefon: 0711/182-01.
Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen), Telefon: 0711/182-1241/-1267, Telefax: 0711/182-1958 (nicht für Anzeigen).
Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.), Ute Eckstein.
Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:
AUTOStraßenverkehr (Redaktionsleiter Stefan Cerchez), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Marcus Schurig).
Redaktionelle Gesamtleitung Geschäftsbereich Automobil: Ralph Alex, Jens Katemann.
Stellvertreterin: Birgit Priemer
Für Anzeigen: Telefon: 0711/182-188, Telefax: 0711/182-1349/-1783.
Leitung Geschäftsbereich Automobil: Tim Ramms, Kai Feyerabend (Stellv.).
Anzeigenleitung: Markus Eiberger.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Bettina Knorr, Andrea Stilz.
Regionale Anzeigenrepräsentanz:
Norddeutschland: Corinna Stahlke.
Berlin/neue Bundesländer: Corinna Stahlke, Bärbel Kubisch.
Nordrhein-Westfalen: Reinhard Oppermann, Simone Schroer, Thorsten Treppe.
Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar: Gerhard Reith, Normann Bretz.
Baden-Württemberg: Michael Roy.
Bayern/Österreich: Claus Mayer.
Schweiz: MPS Motor-Presse (Schweiz) AG.
Vertrieb Einzelverkauf In- und Ausland: DPV Deutscher Pressevertrieb.
Vertriebsleitung: Andreas Jastrau.
Abonnement: auto motor und sport, Abo-Service, 70138 Stuttgart, Telefon: Inland +49 (0)711/32 06 88 88, Fax: +49 (0)711/182-25 50; E-Mail: ams@dpv.de
Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).
Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.
Druck: Prinovis Ltd. & Co. KG, Ahrensburg, Printed in Germany.
Syndication/Lizenzen: Telefon: 0711/182-1379/-2379.
auto motor und sport erscheint 14-täglich donnerstags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Einzelheft € 3,90. Bezugspreis direkt ab Verlag jährlich € 94,30. In Österreich € 108,80, in der Schweiz sfr 167,50. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf zum Preis von € 60,90 (Österreich: € 70,20; Schweiz: sfr 109,20; weitere Auslandspreise auf Anfrage). Das günstige Technik-Profi-Abo (auto motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) kostet jährlich nur € 109,20 im Inland (Österreich: € 109,20; Schweiz: sfr 167,50). Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskkauf zum Preis von € 65,60 (Österreich: € 65,60; Schweiz: sfr 109,20; übriges Ausland auf Anfrage).
Die Mitglieder des Deutschen Sportfahrer Kreis e.V. erhalten das Jahresabonnement zum Vorzugspreis von nur € 81,51 (D.)
ISSN: 0005-0806.
auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern.
Anzeigenpreisliste Nr. 69, ab 1.1.2016. Gerichtsstand Stuttgart.

PRESSE

auto motor und sport (USPS no 0731670) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. K.O.P.: German Language Pub., 153 S Dean St, Englewood NJ 07631. Periodicals postage is paid at Englewood NJ 07631 and additional mailing offices. Postmaster: Send address changes to: Auto/Motor/Sport, GLP, PO Box 9868, Englewood NJ 07631.

auto motor und sport SERVICE

Änderung der Abo-Adresse: auto motor und sport, Abo-Service, 70138 Stuttgart; **Telefon:** Inland +49 (0)711/32 06 88 88, Ausland +49 (0)711/182-25 55; **Telefax:** +49 (0)711/182-25 50
E-Mail: ams@dpv.de

Leserbriefe zu den Artikeln im Heft:
Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart
Online: redaktion_ams@motorpresse.de

Nachbestellung von Einzelheften
Telefon: Inland +49 (0)711/32 06 88 88,
Ausland +49 (0)711/182-23 32; **Telefax:** +49 (0)711/182-25 50
E-Mail: ams@dpv.de (Bankverbindung angeben)
Für Kleinanzeigen: Telefon: 0711/182-188, Fax: -1783

WELTWEITE KOMPETENZ

Die Auto-Zeitschriften der Motor Presse Stuttgart stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in 17 Ländern Europas, Südamerikas und Asiens Titel, die eng zusammenarbeiten.

auto motor und sport wird veröffentlicht in

- Deutschland
- Bulgarien
- China
- Kroatien
- Norwegen
- Polen
- Rumänien
- Schweden
- Slowakei
- Tschechien
- Türkei
- Ungarn

Weitere Magazine der auto motor und sport-FAMILIE

- auto test (Argentinien)
- Carro (Brasilien)
- Automovil Panamericano (Mexiko)
- auto hoje (Portugal)
- autopista (Spanien)

Kennzeichenbeleuchtung Ein defektes Lämpchen wird schnell übersehen, bei der Inspektion darf das nicht passieren

Auspuffanlage Wir lösten die Aufhängung der Auspuffanlage. Ein Fehler, der einem geschulten Auge sofort auffallen sollte

Weder Werkstatt noch Service überzeugen voll

Nur zwei Werkstätten erkennen und beheben alle Mängel, und nur zwei andere Betriebe bieten dem Kunden sehr guten Service. In Summe ist aber keine getestete Audi-Vertragswerkstatt „sehr empfehlenswert“. Obwohl sich der Hersteller gegenüber den Vorjahren verbessert, erfüllt dieses Ergebnis kaum den Premium-Anspruch der Marke.

Scheibenwischer Schon ein kleiner Riss im Gummi genügt, um die Leistung des Wischers deutlich zu verschlechtern

Scheibenwasch-mittel Ist im Wisch-wasser ausreichend Frostschutz? Zu dieser Jahreszeit für jeden Service ein Muss

Reifenfüll-druck Weicht der Druck in einem der Reifen um 0,3 bar ab, muss die Werk-statt die Differenz korrigieren

Die gute Nachricht zuerst: Audi konnte gegenüber dem letzten Werkstättentest 2013 zulegen. So erreicht der Hersteller diesmal durchschnittlich 81 Punkte und verbessert sich immerhin um zehn Zähler. Mehr noch: Unter den Audi-Vertragswerkstätten ist in diesem Test kein Totalausfall zu beklagen.

Doch beim näheren Hinschauen fällt auf, dass die Verbesserungen nur teilweise stattfanden und dass es gerade so für das Urteil „empfehlenswert“ reichte. Für einen Hersteller mit Premium-Anspruch ist das zu wenig. Zumal in den getesteten Betrieben oft der Service zu wünschen übrig lässt. Nur zwei Werkstätten erreichen mit 35 beziehungsweise 38 Punkten hier ein gutes Resultat.

Ein Kfz-Sachverständiger präparierte die Fahrzeuge immer mit den gleichen fünf Fehlern

Zwar sind es meist Kleinigkeiten, wie beispielsweise die fehlende Erinnerung an das Service-Heft oder die nicht erfolgte Fahrzeugreinigung am Ende. Doch die Erledigung auch solcher Punkte vermittelt dem Kunden das Gefühl, sein Auto den richtigen Händen anvertraut zu haben. Darum fließt das Service-Kapitel am Ende zu 40 Prozent in das Gesamtergebnis des Tests ein.

Zweimal fehlen Ersatzteile

Ernüchternd sind aber auch die Leistungen der Werkstätten. Nur zwei Betriebe konnten alle fünf eingebauten Mängel entdecken sowie diese auch im Rahmen der Inspektion beheben. Besonders negativ aufgefallen sind in diesem Zusammenhang zwei Autohäuser, denen ausgerechnet Ersatzteile wie Scheibenwischergummis oder Kennzeichenleuchten für die Reparatur fehlten.

Wie schon in den Tests zuvor (siehe Hefte 1 bis 3/2016) prüften wir zudem zum Vergleich stichprobenartig die unabhängige Werkstattkette ATU. Doch auch die diesmal getestete Filiale arbeitet schlampig und übersieht Mängel am Fahrzeug. Zudem enttäuscht der Service, sodass der Betrieb mit 69 Punkten zu den Schlusslichtern gehört.

EINBECK

Autohaus Hübener GmbH
Altendorfer Tor 21 + 26
www.autohaus-huebener.de

Audi Q3

1.4 TFSI, 150 PS; EZ: 2014;
Kraftstoffart: Benzin
KOSTEN: 241,05 Euro

Obwohl der Mitarbeiter beim ersten Telefonat recht schnell spricht und in Eile zu sein scheint, werden wir im Autohaus Hübener kompetent bedient und fühlen uns wohl. Nicht zuletzt, weil die Werkstatt alle fünf Mängel erkennt und behebt. Negativ fällt aber auf, dass uns niemand daran erinnert, unser Service-Heft zur Inspektion mitzubringen. Am Tag der Fahrzeugabgabe kümmert sich jedoch sofort jemand um uns, der Werkstattmitarbeiter spricht uns mit unserem Namen an und ist schon über das Wichtigste informiert. Außerdem positiv: Bei der ausführlichen Direktannahme fallen ihm bereits einige Mängel auf, bevor wir den Auftrag unterschreiben. Nach der Inspektion erläutert uns ein Mitarbeiter gut verständlich die Rechnung und lässt diese sofort korrigieren, als ihm ein Fehler darin auffällt. Außerdem erinnert die Werkstatt an die fehlende Verbandstasche im Wagen. Danach begleitet uns der Mitarbeiter zu unserem Auto, das allerdings nicht vollständig gereinigt wurde und in dem Sitze sowie Radio noch verstellt sind.

BEWERTUNG

Mängel: 60 Punkte **Service 27** Punkte **Gesamt 87** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **empfehlenswert**

HENNIGSDORF

Autohaus Schmidt GmbH
Ruppiner Straße 2
www.ahs-schmidt.de

Audi A3

1.4 TFSI, 125 PS; EZ: 2011;
Kraftstoffart: Benzin
KOSTEN: 404,17 Euro

Das Autohaus Schmidt hätte im Grunde ein sehr gutes Ergebnis erreichen können, scheitert aber an einigen Details beim Service. So fragt der Mitarbeiter am Telefon zwar nach unserem Wunschtermin und bietet einen Mietwagen oder ein Nahverkehrsticket an. Eine Erinnerung, das Service-Heft zur Inspektion mitzubringen, fehlt jedoch. Auch am vereinbarten Termin läuft im Autohaus nicht alles glatt, und wir müssen zunächst einige Zeit warten. Der Werkstattmitarbeiter nimmt sich dann aber viel Zeit für die Direktannahme und erkennt dabei schon einige Mängel. Außerdem reagiert die Werkstatt flexibel auf unseren Wunsch, den Wagen schon früher abzuholen, und arbeitet besonders schnell. Dennoch erkennt sie dabei zuverlässig alle Mängel und behebt sie sogleich. Nach der Inspektion erläutert uns ein Mitarbeiter die Rechnung gut verständlich. Dass der Innenraum gereinigt wurde, wie auf der Rechnung vermerkt, können wir aber nicht erkennen. Und auch auf richtig eingestellte Sitze müssen wir verzichten.

BEWERTUNG

Mängel: 60 Punkte **Service 24** Punkte **Gesamt 84** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **empfehlenswert**

ULM

Autohaus Kreisser Inh. Petra Wieseler e.K., Magirus-Deutz-Straße 11
www.autohaus-kreisser.de

Audi A3

1.6, 102 PS; EZ: 2003;
Kraftstoffart: Benzin
KOSTEN: 309,06 Euro

Auch beim Autohaus Kreisser sind es kleine Nachlässigkeiten, die ein sehr gutes Abschneiden im Test verhindern. Zwar arbeitet die Werkstatt sehr gewissenhaft und erkennt alle Mängel am Fahrzeug. Beheben kann sie jedoch nicht alle Fehler, da ausgerechnet für das beschädigte Scheibenwischerblatt das nötige Ersatzteil fehlt. Noch dazu informiert uns das Autohaus darüber erst viel zu spät. Das sind unnötig verschenkte Punkte in beiden Testkapiteln. Ansonsten erleben wir freundliche und kompetente Mitarbeiter, die durchweg guten Service bieten. Bereits beim ersten Telefongespräch denkt der Mitarbeiter an alle nötigen Details. Am Tag der Fahrzeugabgabe überbrücken ein Getränk und ein bequemer Sitzplatz die kurze Wartezeit, bis das vorherige Kundengespräch beendet ist. Bei der folgenden Direktannahme erklärt man uns ausführlich und gut verständlich alle nötigen Arbeiten, das weckt Vertrauen. Genauso verläuft es nach der Inspektion bei Zahlung und Durchsprache der Rechnung. Die erfolgte Fahrzeugwäsche erfreut uns zudem.

BEWERTUNG

Mängel: 54 Punkte **Service 33** Punkte **Gesamt 87** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **empfehlenswert**

BERLIN

Autohaus Berolina GmbH
Cicerostraße 34
www.autohaus-berolina.de

Audi Q3

2.0 TDI, 177 PS; EZ: 2012;
Kraftstoffart: Diesel
KOSTEN: 416,70 Euro

Während die Mitarbeiter im Autohaus Berolina ihr Handwerk in puncto Service verstehen, überzeugt die Arbeit der Werkstatt nicht. Denn sie erkennt nur vier von fünf Mängeln. Die fehlende Aufhängung der Auspuffanlage fällt niemandem auf, obwohl die Fahrzeugunterseite laut Wartungsliste geprüft wurde. Zudem werden Scheibenwischerblatt und Kennzeichenbeleuchtung mangels Ersatzteilen nicht getauscht. Darüber informiert uns ein Mitarbeiter jedoch und bestellt die Teile umgehend. Wünschenswert wären außerdem deutlich gekennzeichnete Kundenparkplätze. Der übrige Aufenthalt verläuft angenehm und problemlos. Bei der telefonischen Terminvereinbarung erfragt ein Mitarbeiter bereits alle nötigen Daten und bietet uns ein Nahverkehrsticket an. Vor der Inspektion begutachtet ein Werkstattmitarbeiter unser Fahrzeug zunächst kurz allein, bevor er uns die nötigen Arbeiten zeigt und erklärt. Dabei besprechen wir auch alles Weitere, und er beantwortet unsere Fragen gut verständlich. Das Besprechen der Rechnung später verläuft ebenso kompetent.

BEWERTUNG

Mängel: 36 Punkte **Service 35** Punkte **Gesamt 71** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **weniger empfehlenswert**

Mit jeder Runde eine neue Bestzeit!

Ein Jahr lang auto motor und sport frei Haus.
Und dazu GRATIS das FLEX-Fitnessarmband von fitbit.

GRATIS

FITBIT-FLEX-FITNESSARMBAND

- Zeichnet Schritte, Strecke, verbrannte Kalorien und Minuten mit Aktivität auf
- Überwacht Schlafdauer und -qualität und weckt Sie geräuschlos
- LED-Lämpchen zeigen, wie nah Sie Ihrem Tagesziel schon gekommen sind
- Synchronisiert sich automatisch mit ausgewählten Mobilgeräten und Ihrem Computer
- Armband in modischem Schwarz, bequem und wasserabweisend

fitbit

ABOVORTEILE

- Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
- Jede Ausgabe bequem nach Hause
- Keine Versandkosten
- Urlaubsunterbrechung bzw. Nachversand möglich
- GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- Geschenk dazu

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

ICH MÖCHTE AUTO MOTOR UND SPORT ZUM VORZUGSPREIS:

☐ selbst lesen. Best.-Nr. 1439929

☐ verschenken. Best.-Nr. 1439930

Ich erhalte auto motor und sport im Jahresabo (26 Ausgaben) für zzt. nur 94,30 € (D) (A: 108,80 €, CH: 167.50 SFr.) inkl. MwSt. und Versand statt 101,40 € (D) (A: 117,00 €; CH: 182.00 SFr.) im Einzelkauf. Die Abrechnung erfolgt halbjährlich im Voraus. **Mein Geschenk, das fitbit-FLEX-Fitnessarmband,** erhalte ich nach Zahlungseingang der ersten Abogebühr und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug wird vorab eine **GRATIS-Ausgabe** geliefert. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen, Geschenkabos enden automatisch.

MEINE PERSÖNLICHEN ANGABEN:
(bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname

Straße, Nr.

PLZ | Wohnort

Telefon | Geburtsdatum . .19

E-Mail

☐ Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

ICH ZAHLE PER BANKEINZUG UND ERHALTE EINE AUSGABE GRATIS:

BIC | IBAN

Bankinstitut ☐ Ich zahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ00000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

ICH VERSCHENKE AUTO MOTOR UND SPORT AN:
(nur beim Geschenkabo auszufüllen)

Name, Vorname | Geburtsdatum . .19

Straße, Nr.

PLZ | Wohnort

☐ Die Belieferung soll frühestens ab dem 20 beginnen. (Optional)

Verlagsgarantie: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: auto motor und sport, Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: + 49 (0) 711 32 06 88 88, Telefax: +49 (0) 711 1 82 25 50, E-Mail: ams@dpv.de

Datum | Unterschrift X

DIREKTBESTELLUNG auto motor und sport, Aboservice, Postfach, 70138 Stuttgart E-MAIL ams@dpv.de
TELEFON + 49 (0) 711 32 06 88 88 TELEFAX +49 (0) 711 182 25 50 WEB www.auto-motor-und-sport.de/abo

FRIEDR.-HAFEN

Autohaus J. Müller GmbH
Leutholdstraße 7–11
www.audi-mueller-fn.de

Audi A3

1.8 T, 150 PS; EZ: 2000;
Kraftstoffart: Benzin
KOSTEN: 376,72 Euro

Weder im Service noch bei der Mängelbehebung kann das Autohaus J. Müller ordentlich punkten. Zwar gefällt das erste Telefonat mit freundlicher und kompetenter Auskunft, ausgewiesene Kundenparkplätze suchen wir bei der Fahrzeugabgabe aber vergeblich. Im Autohaus selbst werden wir sofort begrüßt und zum gut vorbereiteten Werkstattmitarbeiter begleitet. Der Mitarbeiter erklärt uns ruhig und gut verständlich den weiteren Ablauf und zeigt uns direkt am Fahrzeug die nötigen Arbeiten. Das Gespräch und die Durchsprache der Rechnung nach der Inspektion finden nach kurzer Wartezeit im Stehen statt, was nicht sonderlich komfortabel ist. Dafür jedoch bekommen wir einen Kaffee. Zudem erhalten wir ein ordentlich gestempeltes Service-Heft sowie ein sauberes Auto zurück. Dieses wurde allerdings nicht gründlich geprüft, so blieb die fehlende Aufhängung der Auspuffanlage unentdeckt. Die defekte Kennzeichenbeleuchtung ist zwar in der Rechnung vermerkt, der Mangel wurde aber nicht behoben.

BEWERTUNG

Mängel: 42 Punkte **Service 27** Punkte **Gesamt 69** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **weniger empfehlenswert**

MARNE

Eskildsen GmbH & Co. KG
Feldstraße 33–35
www.eskildsen-center.de

Audi A5

2.0 TDI, 136 PS; EZ: 2014;
Kraftstoffart: Diesel
KOSTEN: 171,31 Euro

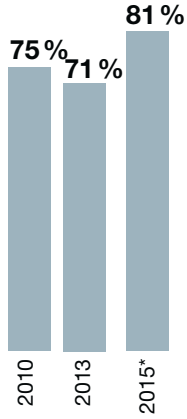
Das nachlässige Arbeiten der Werkstatt bei der Mängelbehebung verhagelt am Ende ein besseres Ergebnis, der sehr gute Service überzeugt jedoch. Trotz vollständig bearbeiteter Wartungsliste bleibt die fehlende Aufhängung der Auspuffanlage unentdeckt, und der Mangel wird somit auch nicht behoben. Ansonsten agieren die Mitarbeiter aber durchweg freundlich und kompetent. So wird uns bei der telefonischen Terminvereinbarung auch gleich ein Mietwagen angeboten. Bei der Abgabe unseres Fahrzeugs erkennt uns der Mitarbeiter dann an der Stimme und begrüßt uns mit Namen. Während der folgenden ausführlichen Direktannahme bemerkt der Werkstattmitarbeiter schon einige Mängel und bespricht die nötigen Arbeiten sowie das weitere Vorgehen mit uns. Auch nach der Inspektion nimmt man sich viel Zeit für uns und erklärt uns sowohl die Wartungsliste als auch die Rechnung umfassend. Genauso gut gefällt uns das komplett gereinigte Fahrzeug, in dem Sitze, Spiegel und Radio wieder so eingestellt sind, wie wir es gewöhnt sind.

BEWERTUNG

Mängel: 48 Punkte **Service 38** Punkte **Gesamt 86** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **empfehlenswert**

Erfolgsquote der Audi-Werkstätten



*ab 2015: neues Testschema mit erhöhtem Fokus auf Service-Qualität

FAZIT

Raum für Verbesserung

Im Durchschnitt erreichen die Audi-Werkstätten zwar 81 Punkte und damit das Urteil „empfehlenswert“, bei einem Premium-Hersteller sollten die Kunden aber mehr erwarten dürfen. Zum Vergleich: Die Konzernschwestermarke Skoda erreicht in diesem Test 85 Punkte (siehe Heft 1/2016). Zufall? Immerhin betreuen viele Vertragswerkstätten mehrere Marken des Konzerns. Auffällig ist jedenfalls, dass gleich zwei Werkstätten Mängel wegen fehlender Ersatzteile nicht reparieren können. So erreicht kein einziger Betrieb das Prädikat „sehr empfehlenswert“, die Ergebnisse schwanken zwischen 87 und mageren 69 Punkten. Auch die Werkstattkette ATU verbessert sich kaum. Wie in den Tests zuvor (Hefte 1 bis 3/2016) fällt auch die hier geprüfte Filiale durch schlechten Service und schlampige Werkstattarbeit negativ auf.

BREMEN

ATU GmbH & Co. Bremen-Burglesum, Steindamm 71
www.atu.de

Audi A3

2.0 TDI, 170 PS; EZ: 2007;
Kraftstoffart: Diesel
KOSTEN: 230,85 Euro

Guter Service folgt eigentlich nur einigen einfachen Regeln, die in dieser ATU-Filiale aber anscheinend nicht alle bekannt sind. Wir vermissen unter anderem die Frage nach weiteren gewünschten Leistungen, das aktive Anbieten eines Mietwagens sowie die Erinnerung an das Service-Heft. Am Tag der Fahrzeugabgabe ist man auf uns vorbereitet. Es wäre allerdings noch kundenorientierter, das Preisangebot nicht nur mündlich, sondern auch schriftlich auf dem Auftrag festzuhalten. Nach der Inspektion erläutert uns ein Mitarbeiter die Wartungsliste und die gefundenen Mängel. Eine persönliche Übergabe sowie vollständige Wäsche unseres Wagens wären noch wünschenswert. In jedem Fall verbesserungswürdig ist die Mängelbehebung in der getesteten ATU-Filiale. Die beschädigten Wischerblätter blieben unerkannt, und die defekte Kennzeichenbeleuchtung wurde zwar entdeckt, aber nicht repariert – so großer Aufwand, dafür muss ein neuer Termin vereinbart werden.

BEWERTUNG

Mängel: 42 Punkte **Service 27** Punkte **Gesamt 69** Punkte

auto motor sport **-Urteil** **weniger empfehlenswert**

INFO

So haben wir getestet

Im Auftrag von auto motor und sport schickte die Beratungsfirma Concertare bundesweit Testpersonen mit ihren Fahrzeugen zur Inspektion in verschiedene Vertragswerkstätten. Zuvor wurden die Wagen von einem Sachverständigen mit fünf Mängeln (siehe Seite 136/137) präpariert. Zudem bewerteten die Tester auch die Service-Qualität der Betriebe (mit 40 Prozent). Wie gründlich war die Werkstatt – sprich: Wurde zum Beispiel das Service-Heft richtig ausgefüllt oder eine Probefahrt durchgeführt? Wie gut klappte die Terminvereinbarung, wie war der Erstkontakt im Autohaus, wie verlief das Gespräch mit den Mitarbeitern, gab es Probleme bei der Fahrzeugabholung oder traten Unstimmigkeiten bei der Rechnung auf? Am Ende zählte unter anderem noch, wie wohl sich der Kunde im Autohaus fühlte und ob er den Betrieb weiterempfehlen würde – im Klartext: Es ging um den Gesamteindruck. Da die Inspektionen mit unterschiedlichen Fahrzeugen durchgeführt wurden, ist der Rechnungsbetrag nicht in die Wertung eingeflossen.

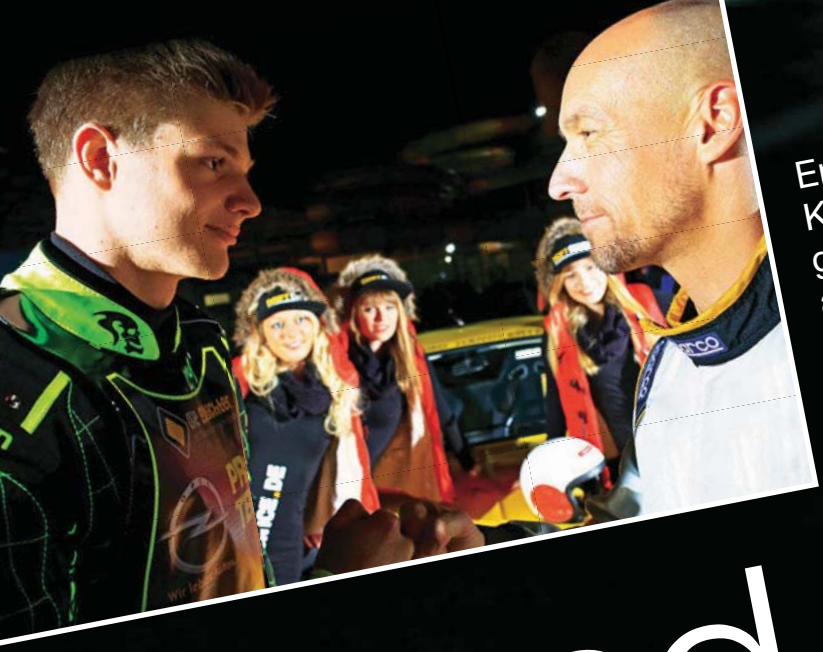
Text: Annette Napp
Fotos: Concertare, Beate Jeske

So schnitten die Audi-Werkstätten ab

	Autohaus Hübener GmbH Altendorfer Tor 21 + 26 37574 Einbeck		**Autohaus Schmidt GmbH** Ruppiner Straße 2 16761 Hennigsdorf		**Autohaus Kreisser Inh. Petra Wieseler e. K.** Magirus-Deutz-Straße 11 89077 Ulm		**Autohaus Berolina GmbH** Cicerostraße 34 10709 Berlin		**Autohaus J. Müller GmbH** Leutholdstraße 7–11 88045 Friedrichshafen		**Eskildsen GmbH & Co. KG** Feldstraße 33–35 25709 Marne		**ATU GmbH & Co. Bremen-Burglesum** Steindamm 71 28719 Bremen	
Modell	Q3		A3		A3		Q3		A3		A5		A3	
Motor/Leistung in PS	1.4 TFSI/150		1.4 TFSI/125		1.6/102		2.0 TDI/177		1.8 T/150		2.0 TDI/136		2.0 TDI/170	
Erstzulassung	2014		2011		2003		2012		2000		2014		2007	
Kraftstoffart	Benzin		Benzin		Benzin		Diesel		Benzin		Diesel		Diesel	
Preis für Inspektion	**241,05 Euro**		**404,17 Euro**		**309,06 Euro**		**416,70 Euro**		**376,72 Euro**		**171,31 Euro**		**230,85 Euro**	
Mängelbehebung	entdeckt	behoben	entdeckt	behoben	entdeckt	behoben	entdeckt	behoben	entdeckt	behoben	entdeckt	behoben	entdeckt	behoben
fehlende Aufhängung der Auspuffanlage	6	6	6	6	6	6	0	0	0	0	0	0	6	6
defekte Nummernschildbeleuchtung	6	6	6	6	6	6	6	0	6	0	6	6	6	0
ungleicher Reifendruck	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
beschädigtes Scheibenwischergummi	6	6	6	6	6	0	6	0	6	6	6	6	0	0
niedrige Konzentration des Frostschutzmittels	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Gesamtpunktzahl Mängelbehebung (max. 60 P.)	**60**		**60**		**54**		**36**		**42**		**48**		**42**	
Service														
Terminvereinbarung (max. 5 Punkte)	2		3		5		4		5		5		2	
Erstkontakt (max. 5 Punkte)	3		0		4		3		1		5		3	
Gespräch mit Mitarbeiter (max. 5 Punkte)	5		3		5		5		5		5		3	
Fahrzeugabholung (max. 5 Punkte)	5		5		4		5		2		5		4	
Rechnung (max. 5 Punkte)	5		5		5		5		5		5		5	
Gründlichkeit der Werkstatt (max. 5 Punkte)	1		2		4		5		5		5		4	
Gesamteindruck (max. 10 Punkte)	6		6		6		8		4		8		6	
Gesamtpunktzahl Service (max. 40 Punkte)	**27**		**24**		**33**		**35**		**27**		**38**		**27**	
Gesamtwertung (max. 100 Punkte)	**87**		**84**		**87**		**71**		**69**		**86**		**69**	
auto motor sport -Urteil	**empfehlenswert**		**empfehlenswert**		**empfehlenswert**		**weniger empfehlenswert**		**weniger empfehlenswert**		**empfehlenswert**		**weniger empfehlenswert**	

Punkteschema Mängelbehebung: entdeckte/behobene Fehler = 6 Punkte; nicht entdeckte/behobene Fehler = 0 Punkte
Gesamtwertung: 0–60 Punkte = nicht empfehlenswert; 61–80 Punkte = weniger empfehlenswert; 81–94 Punkte = empfehlenswert; 95–100 Punkte = sehr empfehlenswert

▶ Im nächsten Heft: **Peugeot im Werkstättentest**



Endlich mal wieder frohe Kunde aus Sachsen: Dort läuft gerade ein Speedway-Cup auf Eis. Und der amtierende Champ der 500-Kubik-Bikes hat doch tatsächlich Lust, gegen einen Kadett GT/E auf Spikes anzutreten. Let's go!

Speed on Ice

KÄRCHER
SEIDE & GUMPRICH
Mobil SHC
Mobil SHC
Kadett C GT/E

Dieser farbenfrohe Kadett GT/E ist ein Nachbau des einstigen Rallye-Trainingsautos von Röhrl und Berger

Das ungeschriebene Gesetz beim Eis-Speedway lautet: Nur quer biste wer

Nicht nur die Speedway-Bikes werden an diesem Abend von den Zuschauern bestaunt. Auch die leuchtende Optik des 150 PS starken Opel kommt an

Feuerfontänen, Laserstrahlen, fette Beats. Wenn wir es nicht besser wüssten, könnte es die Eröffnungsshow beim Wrestling sein. Stattdessen startet hier gleich der erste Lauf des Eis-Speedway-Cups in Sachsen, liebevoll organisiert vom MC Eis-Drifters Meißen e. V. Das Programm? Vier Rennen auf vier verschiedenen Eisflächen. Das gebotene Niveau? So verlockend, dass sich Fahrer aus sechs Nationen angekündigt haben. Sie alle driften im Sommer mit ihren Bikes über Sandbahnen und nehmen den Wettbewerb in der Winterpause dankbar an – zum vierten Mal in Folge.

Ready, Champ?

Der aktuelle Champ in der Halbliter-Klasse hat die Figur eines Hünen, trägt einen schwarzen Overall mit neongrünen Streifen und heißt Richard, wird aber von allen Richi genannt. Sein Lächeln wird breiter, als der Sport-Kadett vor die Eishalle rollt. Er freut sich auf das Duell gegen den Opel und scheint tatsächlich zu glauben, hier überlegen zu sein. Ob es an seiner Form liegt oder der Unbekümmertheit seiner Jugend? Richi ist gerade mal 17 Jahre, mehr als die Hälfte davon driftete er mit Motorrädern im Sand und auf Eis – ein Profi durch und durch.

Ähnlich steht's um den Kadett – wenngleich der schon ein paar Jahre mehr auf dem Buckel hat. Es handelt sich hier um einen der ersten GT/E, 1975 gebaut. Mit den 150 PS seines Zweiliter-Vierzylinders verkörpert er eine prächtige Heckschleuder, die mit ihrer 75-prozentigen mechanischen Sperre beide 13-Zöller der Hinterachse zur Drift-Party einlädt. Motto: Fährste quer, siehste mehr.

Der Spruch stammt von Walter Röhrl höchstpersönlich. Er war es auch, der solch einen Opel berühmt machte. 1976, Rallye Monte Carlo. Röhrl und Beifahrer Jochen Berger peitschten und tänzelten in legendärer Art mit einem Kadett GT/E auf den vierten Platz. Schneller waren damals lediglich drei reinrassige Lancia Stratos mit rund 100 PS mehr. Kein Wunder, dass Röhrl und Berger wie Gewinner gefeiert wurden.

Zurück auf die Eisbahn von Freital, vor der Richi sein Speedway-Bike im familiären Fahrerlager auf Temperatur bringt. Das 19 Zoll große Hinterrad aufgebockt, dreht er den Java-Einzylinder rhythmisch hoch. Es ist eine Art Massage für den kalten Block, der mit Methanol gefüttert 85 PS auf die Kette knallt. Getriebe? Überflüssig. Soll die Übersetzung anders sein, müssen die Ritzel getauscht werden.

Als sich kurze Zeit später die 400 Spikes des Opel in den harten Eisboden beißen, krallt Richi bereits seine dritten Runde ins Oval. Seine Schräglage? Spektakulär. Sein Grinsen? Noch breiter. Er lässt dem Opel ebenfalls drei Runden zum Akklimatisieren – die sind auch dringend nötig. Denn das Eis der Schlittschuhbahn in Freital ist sauhart, was den rund 800 Kilogramm leichten GT/E Grip kostet. Jammern gilt aber nicht, ab zum Start.

Ready when you are!

Als die Flagge nach unten rauscht, springt der Opel beherzt über die kurze Gerade. Erster Gang voll, tiefes Gebrüll, volle Konzentration. Schnell den Zweiten finden und das Heck nicht zu sehr pendeln lassen. Wo ist

80 Kilogramm wiegt so ein Motorrad, es wird individuell aufgebaut. Meist mit Java-Motor, immer ohne Getriebe und mit trockener Kupplung

TECHNISCHE DATEN

		Speedway-Bike	Opel Kadett C GT/E
Motorbauart/Zylinderzahl		Viertakt-Einzylinder	Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum	cm^3	500	1987
Leistung	kW (PS) bei 1/min	85 PS	110 (150) 7400
Länge × Breite × Höhe	mm	1900 (Länge)	4124 x 1580 x1335
Gewicht	kg	80	830
Beschleunigung 0–100 km/h	s	–	8,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	–	210*

* je nach Hinterachsübersetzung

Eine Runde lang führt der Kadett GT/E vor dem 500-Kubik-Speedway-Monster, danach ist er trotz feinster Drifts chancenlos

Eis-Speedway-Rennen gibt es seit den 20er-Jahren. Der Sport kommt aus Russland. Profis sitzen von klein auf im Sattel

das Bike? Es schießt auf der rechten Seite heran, zum Glück auf der ungünstigen Außenbahn. Richi muss es in einem großen Bogen durch die erste Kurve führen und verliert kostbare Meter. Die sollte der Opel nutzen, also schnell das Gas lupfen und den Driftwinkel klein halten.

Nach dem Scheitelpunkt das rechte Bein strecken und hoffen, dass der Zweiliter noch genug Kraft hat und das Heck nun einen Tick mehr nach außen drückt. Hat er! So bleibt dem Motorrad kein Platz zum Überholen. Der Plan geht auf, die Gerade gehört dem quer fahrenden Opel. Die Zuschauer jauchzen. Jetzt bloß nicht übermütig werden und den Eingang zur zweiten Kurve versauen. Also vorsichtig vom Gas, das Heck einfangen und schön eng an den inneren Kegeln vorbei. Es klappt, Richi muss das Bike abermals im größeren Radius durch die Kurve zirkeln.

Sieger der Herzen

Der Kadett dagegen schießt schön quer aus Kurve zwei, driftet unter dem Beifall der Zuschauer sauber über Start-Ziel und kann das Bike hinter sich halten. Warum nur wurden drei Runden vereinbart? Vor dem nächsten Scheitelpunkt ist der Schwung nämlich zu übermütig – der Opel pendelt wild, was Richi sofort nutzt und mit seinem schmalen Motorrad innen vorbeischießt. Dabei grüßt er frech zum Seitenfenster hinein und verabschiedet sich mit einem sauberen Drift Richtung Ideallinie.

Die weiteren zwei Runden ist er in seinem Element. Auf den Geraden reißt Richi den Gasschieber voll auf, der Java-Motor brüllt mit allem, was er hat. In den Kurven drückt er das 80 Kilogramm schwere Bike mit vollem Körpereinsatz ins Eis, dass sich die 500 Spikes des Hinterrads unbeirrbar ins Eis krallen und ein aberwitziges Tempo ermöglichen. Obwohl die Drifts des Kadett immer besser werden – optimal geht's mit halber Drehzahl im zweiten Gang und leichten Gasstößen –, ist der Vorsprung nicht mehr aufzuholen. Richi gewinnt.

Den Zuschauern ist es egal, sie klatschen beide Fahrer ab. Und wir? Fühlen uns ein wenig wie Röhrl und Berger, als sie 1976 mit solch einem Kadett auf Schnee und Eis alles gegeben haben. Und Sieger der Herzen wurden.

Text: Dani Heyne
Fotos: Rossen Gargolov

HOL DIR DEIN IPAD AIR 2 UND ZWEI JAHRE AUTO MOTOR UND SPORT DIGITAL FÜR NUR 23,49 € MONATLICH!

0 % FINANZIERUNG NUR 23,49 € IM MONAT!

Unser Sparangebot:	
iPad Air 2 64 GB, Wi-Fi, spacegrau	**Wert: 589,00 €**
auto motor und sport Digital für 2-Jahre inkl. ePaper (Wert: 97,24 €)	**Wert: 104,99 €**
Gesamtwert	**693,99 €**
Ihr Preis	**563,76 €**
Sie sparen	**130,23 €**

Die neue Art, auto motor und sport zu lesen.
Wann Sie wollen. Wie Sie wollen.

Ein digitales Vergnügen, immer schon 1 Tag vor Erscheinen des Heftes am Kiosk.

Best.-Nr. 1130494

→ **Noch heute bestellen:**

www.auto-motor-und-sport.de/iPad

auto motor und sport

Serie: Das kauft Deutschland

BMW Einser

Seit 2004 wissen wir, dass der kleinste BMW mitunter das größte Vergnügen macht. Jetzt suchen wir den besten der aktuellen – noch hinterradgetriebenen – Generation.

Erkrath passt. Für die Statistik. Na ja, passte – stimmten noch die Zahlen des Jahres 2008 von 40699 Erkrath im Kreis Mettmann, das 26,88 Quadratkilometer groß an der Grenze zwischen Rheinland und Bergischem Land im Regierungsbezirk Düsseldorf liegt. 2008 wohnten da 46340 Menschen, was einen netten Einstieg gegeben hätte. Wir hätten schreiben können: „Lebten alle, die im letzten Jahr einen Einser gekauft haben, an einem Ort, käme eine Stadt von der Größe Erkraths heraus.“ Nur: Erkrath hat laut der letzten Erhebung von 2014 nur noch 43700 Einwohner.

Und damit zu wenige, um den Erfolg des Einser exakt zu verdeutlichen. Mit ihm startet seit 2004 die BMW-Palette, wobei gerade das Einstiegsmodell für viele die Tradition dieser Marke am reinsten vertritt. So treibt auch die zweite, seit 2011 gebaute und im letzten März sacht aufgefrischte Generation die Hinterräder an. Das reduziert gerade im Fond das Platzangebot. Um die Reduktion des Komforts kümmert sich das straffe Fahrwerks-Set-up. Aber damit bleibt der Einser eben das dynamische Ausnahmetalent der Kompaktklasse. Ein Einser fährt nicht einfach durch Kurven, er zelebriert sie. Taucht mit der präzisen Schärfe seiner Lenkung ein, bleibt neutral, drängelt auf Lastwechsel sacht mit dem Heck, reckt sich danach wieder voran. Alles zwischen zwei Kurven ist nur Warten, nein, Vorfreude. Die verkürzt der brillante Sechszylinder erheblich, der 326 PS starke M135i liegt auf Rang sieben der meistverkauften Einser. Aber, und das macht den Zauber aus, selbst

2015 war der Einser mit 46340 Anmeldungen auf Platz zwölf der Zulassungs-Charts, im Dezember lag er gar auf Platz vier

DIE BELIEBTESTEN EXTRAS IM AMS-SCHNELLCHECK

1. Park Distance Control hinten/vorn und hinten	450/650 €	●
2. Lederlenkrad	ab 110 €	●
3. Sitzheizung vorn	330 €	●
4. Nebelscheinwerfer	150 €	●
5. Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion	430 €	●
6. Freisprecheinrichtung mit USB-Schnittstelle	300 €	●
7. Navigationssystem	1190 €	●
8. Zweizonen-Klimaautomatik	550 €	●
9. LED-Scheinwerfer	ab 790 €	●
10. Sportsitze für Fahrer und Beifahrer	490 €	●

● empfehlenswert ● nett, aber nicht nötig ● besser sparen

DIESE VIER EXTRAS EMPFEHLEN WIR

60:40 geteilt klappbare Rücksitzlehne ist Serie. 40:20:40 geteilt für 200 Euro Aufpreis

Inzwischen nehmen 46 Prozent der Kunden LED-Scheinwerfer (790 Euro), mit Adaptivfunktionen 1490 Euro

450 Euro kosten Parksensoren hinten, besser gleich die für vorn mitbestellen, macht 650 Euro

Ab 1190 Euro gibt es die hervorragenden Navigationssysteme samt USB und Bluetooth (sonst 300 Euro)

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe 4329 x 1765 x 1440 mm, Radstand 2690 mm, Leergewicht 1380 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 195/55 R 16.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor

Dreizylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1499 cm³, Leistung 80 kW (109 PS) bei 4500/min, max. Drehmoment 180 Nm bei 1250/min.

Fahrleistungen

0–100 km/h	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Gesamtverbr. (NEFZ)	S 5,3 l/100 km

Grundpreis

BMW 116i Advantage ..... 25 600 Euro

mit einem Drittel der Leistung, halbem Hubraum und halber Zylinderzahl gibt es das volle Einser-Erlebnis.

Die große Freude am Kleinen

Damit wären wir beim 116i, dem beliebtesten Einser: 109 PS kräftig, die er aus einem selbstredend turbogeladenen, hubraumreduzierten und direkteinspritzenden 1,5-Liter-Dreizylinder schöpft. 1100 Euro mehr kostet die 27 PS/40 Nm stärkere Version des Motors im 118i. Die große Wucht fehlt beiden Varianten, aber das gleichen sie mit umso mehr Motivation aus, drehen homogen und begeistert. Ein 118d mag mit seinen 320 Nm Berge niederwalzen (der 116d ist zu lang übersetzt, dreht unbegeistert), aber im 116i erklimmst du Berge noch. Es geht um den perfekten Moment beim Schalten. Schon deswegen verzichteten wir wie 70 Prozent der Kunden auf die an sich so feine Achtstufenautomatik (2100 Euro), die es bei den Dreizylinder-Benzinern eh nur für den 118i gibt. Es geht ums konzentrierte, sportliche Fahren. Es geht um die Essenz dessen, was einen BMW ausmacht. Dafür reicht der 116i, den wir uns nun zurechtkonfigurieren.

Wir starten mit vier Türen und fünf Sitzen, weil es Alltagstauglichkeit und Wiederverkauf fördert, und somit bei 24 000 Euro. 85 Prozent der Kunden wählen eine der Ausstattungslinien. Für 1600 Euro bietet der Advantage aber weit mehr als Interieurleisten in Satinsilber, darüber hinaus gibt es Freisprechanlage und USB für das Radio, Parksensoren hinten und Leder-Multifunktionslenkrad samt Tempomat. Zudem kosten ein paar empfehlenswerte Extras für den Advantage weniger: das brillante Navigationssystem Business etwa 950 statt 1190 Euro. Wobei es so richtig brillant erst mit den Echtzeit-Verkehrsmeldungen ist, die uns die 350 Euro Aufpreis für das komplette Konnektivitätsprogramm Connected Drive Services wert wären. Wie die 290 Euro für die HiFi-Lautsprecher. Zur Sicherheit nehmen wir das Paket aus Aufmerksamkeits-, Notbrems- und Spurhalteassistent (520 Euro) und Verkehrszeichenanzeige (320 Euro plus 150 Euro für Instrumente mit erweiterten Umfängen) sowie adaptive LED-Scheinwerfer (1490 Euro).

Weil wir es gern mal bequem mögen, wählen wir Parksensoren vorn für 200, Klimaautomatik für 550 und die haltstarken Sportsitze für 490 Euro. 60 Euro legen wir für bessere Rundumsicht hin und dafür, dass sich die Fondkopfstützen wegklappen lassen, 200 Euro investieren wir in die Dreiteilung der Rücksitzlehne (40:20:40). Womit wir nun bei unserem perfekten Einser angekommen wären, aber auch bei 30 960 Euro. Ab 880 Euro gibt es beim BMW-Händler noch einen Satz Winterräder. Für alle mit etwas üppigeren Reserven verweisen wir auf die Einser-Preisliste, die es einem auf 72 Seiten schwer macht, nicht noch etwas mehr Geld auszugeben. So käme ein 116i in Vollausstattung auf rund 45 000 Euro. Nur so für die Statistik.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Archiv

GEBRAUCHTWAGEN

Einser zum Polo-Tarif

Bei knapp unter 12 000 Euro starten die Preise für dreieinhalb Jahre alte Einser der aktuellen Baureihe – dafür gibt es den 102 PS starken 114i mit Vierzylinder-Benzinmotor und rund 60 000 km. Der 116i mit Vierzylinder und 136 PS liegt aber nur knapp darüber – anders als der 118i mit 170 PS, der selten unter 15 000 Euro zu finden ist. Ab 13 500 Euro sind die schwächsten Diesel, 114d (95 PS) und 116d (116 PS), mit rund 60 000 km im Angebot, der 118d (143 PS) rangiert etwa 1000 Euro darüber.

FAZIT

Der Einser ist BMW

Sebastian Renz über die einfache Freude am Fahren

„Alleinstellungsmerkmal“ ist so ein Wortungetüm, mit dem Marketing-Abteilungen ansonsten gerne leere Power-Point-Präsentationen füllen. Beim Einser aber ist es der Hinterradantrieb. Noch, die nächste Generation zerrt sich an den Vorderrädern voran. Bei allem Vertrauen in die Fähigkeiten der Ingenieure wird er wohl nicht, was der aktuelle Einser ist: der agilste, fahrfreudigste Kompakte überhaupt, der sich selbst als 116i wie ein echter, hochdynamischer BMW fährt.

▶ Im nächsten Heft: Bestseller – Audi A3

So sehen Sieger

Räumten gleich zwei Preise ab: Tina Müller, Chief Marketing Officer bei Opel, und Opel-Chef Karl-Thomas Neumann

Audi-Team: Vertriebsvorstand Dietmar Voggenreiter, Vorstandschef Rupert Stadler, Technikvorstand Stefan Knirsch

Video: Preisverleihung Best Cars 2016
Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen

aus

115 239 Leser von auto motor und sport haben ihr Urteil gefällt: In elf Kategorien kürten sie das jeweils beste Auto. Die große Siegesfeier wurde ein exklusives Stelldichein von 350 Top-Managern der Autobranche.

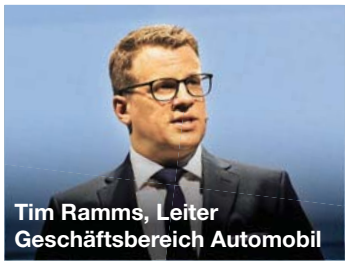
Stolzer Sieger: BMW-Vorstandsvorsitzender Harald Krüger

VW-Konzernchef Matthias Müller traf auf Rennfahrer-Legende Hans Herrmann

Ehrenredner der Veranstaltung: Ex-Daimler-Vorstand Jürgen Hubbert

Geschäftsführer der Motor Presse Stuttgart: Volker Breid

Alle Sieger der diesjährigen Best-Cars-Wahl auf dem traditionellen Gruppenfoto



Tim Ramms, Leiter Geschäftsbereich Automobil

Jochen Bechtle, Geschäftsbereichsleiter Anzeigen

Alte Bekannte: VW- und Porsche-Aufsichtsrat Wolfgang Porsche und Skoda-Chef Bernhard Maier, vorher bei Porsche

Hatte gut lachen: neuer VW-Markenchef Herbert Diess

Motor-Presse-Gesellschafterin Patricia Scholten, Rallye-Legende Christian Geistdörfer

VW-Nutzfahrzeugchef Eckhard Scholz: Sieg mit dem Multivan

Ressortleiter Jörn Thomas (links) und Chefredakteur Jens Katemann mit BMW-Entwicklungsvorstand Klaus Fröhlich (Mitte)

Motor Presse TV: Porsche-Chef Oliver Blume stellte sich den Fragen der Reporter des auto motor und sport Channel

Jens Thiemer, Marketingchef von Mercedes

Peter Schwarzenbauer, BMW-Vorstand für Mini und Rolls-Royce

Julia Jäkel, Chief Executive Officer Gruner + Jahr, mit VW-Konzernchef Matthias Müller

Erfolgreiches Trio mit drei Siegen für Jaguar Land Rover: Peter Modelhart, Ralf Speth, Gerd Mäuser

Oliver Radtke, Chief Operating Officer Gruner + Jahr, im Gespräch mit Audi-Chef Rupert Stadler

Peter-Paul Pietsch, Gesellschafter Motor Presse

Luca de Meo, neuer Vorstandsvorsitzender Seat

Jürgen Stackmann, VW-Marketingvorstand

Imelda Labbé, Skoda-Deutschland-Chefin

ERGEBNIS

Gesamtwertung

Wenn sich die Meinung der Leser im Vergleich zum Vorjahr auf den ersten Blick auch nicht komplett geändert hat, so fallen doch zwei Tendenzen auf: Neuerscheinungen wie etwa der Audi A4, der BMW Siebener oder auch das Mercedes S-Klasse Cabrio landen auf Anhieb weit vorne; die Platzhirsche geraten gegen die Newcomer unter Druck.

Minicars

1	Opel Adam	26,0
2	VW Up	15,1
3	Abarth 595/695	14,6
4	Smart Fortwo/Forfour	10,8
5	Opel Karl	10,0

Kleinwagen

1	Audi A1	21,0
2	BMW i3	20,4
3	VW Polo	17,0
4	Mini	10,7
5	Opel Corsa	6,2

Kompaktklasse

1	VW Golf	17,3
2	Audi A3	12,9
3	BMW Zweier Coupé	12,4
4	BMW Einser	9,5
5	Mercedes CLA	8,6
5	Opel Astra	8,6

Mittelklasse

1	Audi A4	17,2
2	Mercedes C-Klasse	10,8
3	BMW Dreier	9,5
4	Mercedes C-Kl. Coupé	9,4
5	BMW Vierer Coupé	8,8

Obere Mittelklasse

1	BMW Fünfer	23,7
2	Audi A6	22,4
3	Mercedes E-Klasse	12,2
4	Audi A7 Sportback	11,9
5	Mercedes E-Kl. Coupé	7,7

Luxusklasse

1	BMW Siebener	22,1
2	Mercedes S-Kl. Coupé	13,9
3	Mercedes S-Klasse	13,4
4	Porsche Panamera	8,3
5	Audi A8	8,2

Sportwagen

1	Porsche 911	25,8
2	Mercedes-AMG GT	15,5
3	Audi R8	10,1
4	BMW i8	9,8
5	Aston Martin Vanquish	3,2

Cabrios

1	Porsche 911 Cabrio/Targa	15,5
2	Mercedes S-Kl. Cabrio	10,4
3	BMW Sechser Cabrio	6,2
4	BMW Vierer Cabrio	5,6
5	Mercedes SL	5,3

Kompakte SUV*

1	BMW X1	22,6
2	VW Tiguan	19,5
3	Audi Q3	11,4
4	Mercedes GLA	11,1
5	Range Rover Evoque	10,2

Große SUV*

1	Audi Q7	12,7
2	Mercedes G-Klasse	10,8
3	Porsche Macan	9,2
4	BMW X5	9,1
5	BMW X6	6,3

Vans

1	VW Multivan	26,6
2	Mercedes V-Klasse	18,7
3	BMW Zweier Act. Tourer	14,0
4	VW Touran	8,7
5	Ford S-Max	4,4

* und Geländewagen

Ian Robertson, BMW-Vorstand für Vertrieb und Marketing

Die Pokale haben sich in der 40-jährigen Geschichte von Best Cars deutlich geändert. Gewichtsreduzierung spielte dabei – wie in der Autoindustrie – auch eine Rolle

PREISE

Fünf Traumwagen für fünf Leser

Video Leserpreis-Übergabe
Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen

Jörg Hämmerling freut sich über den Audi S4 Avant

Markus Renninger ist nun im VW Tiguan unterwegs

Reiner Marek gewann den BMW 730d

Ulrike Klapproth und ihr neuer Mercedes GLC

Dorit Dombach steigt jetzt auf Opel Astra um

Unter den 115 239 Teilnehmern der Leserwahl wurden fünf ganz besondere Autos verlost. Reiner Marek, 84405 Dorfen, nimmt den BMW 730d mit nach Hause; Jörg Hämmerling aus 47509 Rheurdt fährt ab sofort einen Audi S4 Avant; Ulrike Klapproth aus 37130 Gleichen freut sich mit ihrem Mann über den Mercedes GLC 220d 4Matic; Markus Renninger aus 97714 Rottershausen gewann den VW Tiguan; Dorit Dombach aus 57439 Attendorn den Opel Astra.

Stellvertretende Chefredakteurin Birgit Priemer und Chefredakteur Jens Katemann mit Porsche-911-Baureihenleiter August Achleitner

Chefredakteur Ralph Alex und Autor Marcus Peters mit Olivier Gaudefroy, Deutschland-Chef von Renault

Ford-Chef Bernhard Mattes, Chefreporter Jens Dralle

VW-Markendesignchef Klaus Bischoff

Wichtiger Zulieferer: Mahle-Chef Heinz Junker

Der Boss von Bertrandt: Dietmar Bichler

Jochen Rudat, Country Director Tesla Deutschland

Jan Scheidgen, Country Manager Fiat und Abarth

ERGEBNIS

Importwertung

Konnten Autos aus England im Vorjahr noch acht von elf Importkategorien für sich entscheiden, sind es diesmal nur noch fünf: einmal Mini, zweimal Jaguar, dazu der Aston Martin Vanquish und der Range Rover Evoque. Der Abarth 595/695 siegt bei den Minicars. Mazda konnte bei den Cabrios Jaguar, Ferrari und Aston Martin hinter sich lassen.

Minicars

1	Abarth 595/695	29,6
2	Fiat 500	21,5
3	Skoda Citigo	7,7
4	Hyundai i10	6,2
5	Toyota Aygo	6,0

Kleinwagen

1	Mini	28,9
2	Skoda Fabia	13,6
3	Alfa Romeo Mito	7,7
4	Seat Ibiza	6,6
5	DS 3	6,1

Kompaktklasse

1	Skoda Octavia	18,1
2	Alfa Romeo Giulietta	11,1
3	Mini Clubman	10,9
4	Seat Leon	10,1
5	Volvo V40	7,6

Mittelklasse

1	Jaguar XE	22,3
2	Skoda Superb	21,7
3	Alfa Romeo Giulia	18,5
4	Volvo S60/V60	7,9
5	Mazda 6	4,9

Obere Mittelklasse

1	Jaguar XF	40,2
2	Maserati Ghibli	26,1
3	Volvo V70/XC70	10,9
4	Lexus GS	4,9
5	Volvo S80	4,1

Luxusklasse

1	Tesla Model S	29,0
2	Aston Martin Rapide S	18,5
3	Maserati Quattroporte	11,0
4	Bentley Continental GT	8,6
5	Jaguar XJ	8,5

Sportwagen

1	Aston Martin Vanquish	11,3
2	Jaguar F-Type Coupé	10,5
3	Ferrari 488 GTB	8,7
4	Ferrari F12 Berlinetta	8,0
5	Lamborghini Aventador	6,1

Cabrios

1	Mazda MX-5	12,3
2	Jaguar F-Type Cabrio	11,9
3	Ferrari 488 Spider	11,0
4	Aston Martin DB9 Volante	6,7
5	Aston Martin Vanquish Vol.	6,0

Kompakte SUV*

1	Range Rover Evoque	34,1
2	Skoda Yeti	7,5
3	Mazda CX-5	6,1
4	Mini Country-/Paceman	5,8
5	Hyundai Tucson	5,7

Große SUV*

1	Volvo XC90	16,0
2	Range Rover Sport	15,3
3	Range Rover	12,1
4	Jaguar F-Pace	9,2
5	Bentley Bentayga	6,6

Vans

1	Renault Espace	22,7
2	Seat Alhambra	18,1
3	Citroën C4 Picasso	5,5
4	Fiat 500L/Living	5,2
5	Toyota Prius Plus	5,0

* und Geländewagen

International Paul Pietsch Award – die Auszeichnung für Innovationen

Zum 27. Mal vergab die Jury den Sonderpreis des Mitbegründers der Motor Presse Stuttgart für fortschrittliche Technik: Vor BMW und Tesla platzierte sich diesmal Opel mit dem IntelliLux-Licht.

Opel-Chef Karl-Thomas Neumann übernahm die Trophäe von Bernd Ostmann, Markenbotschafter der Motor Presse

Die Lichttechnik der Oberklasse jetzt auch im kompakten Astra

Fortschritt für alle: IntelliLux kommt auch im nächsten Opel Corsa

Der International Paul Pietsch Award für innovative technische Entwicklungen im Automobilbereich wird seit 1989 im Namen von Paul Pietsch, dem Mitbegründer der Motor Presse Stuttgart, verliehen. Mit dem renommierten Preis zeichnen auto motor und sport sowie deren internationale Partnerzeitschriften alljährlich herausragende innovative Technikkonzepte aus. Das Design der Trophäe soll der Internationalität des Preises Ausdruck verleihen und die ebenso vielfältigen wie vielschichtigen Technik-Ideen verkörpern – aus denen dann am Ende der Sieger ermittelt wird. In diesem Jahr haben 26 Chefredakteure aus 21 Ländern gemeinsam eine Liste mit Vorschlägen preiswürdiger technischer Innovationen erstellt. Voraussetzungen für die Nominierung einer Innovation sind Serienreife und nachvollziehbarer Nutzwert für die Kunden auf den Gebieten Umwelt, Komfort, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Die Chefredakteure wählen dann ihren persönlichen Favoriten. Am Ende gewinnt die Innovation mit dem höchsten Stimmenanteil: ein wahrhaft globaler Sieger.

Erstmals in der Kompaktklasse: LED-Matrix-Licht

Sieger des International Paul Pietsch Award 2016 ist das IntelliLux-Matrix-Licht im Opel Astra. Auf den folgenden Plätzen rangieren der Autopilot im Tesla Model S, der teilautonomes Fahren per Software-Update ermöglicht, und die Gestensteuerung im BMW Siebener, die Handbewegungen des Fahrers erkennt und in Bedienkommandos umsetzt. Mit 27 Prozent der abgegebenen Stimmen setzt sich das IntelliLux-Licht im Opel Astra auf den ersten Rang. Opel bietet damit als Erster in der Kompaktklasse LED-Matrix-Scheinwerfer mit individueller Lichtverteilung an. 16 einzeln ansteuerbare Leuchtdioden sowie sechs weitere LED für Abblend- und Kurvenlicht ermöglichen es, den Lichtkegel je nach Bedarf auszurichten. Nimmt die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe entgegenkommende Fahrzeuge wahr, wird der Lichtkegel so beschnitten, dass der Gegenverkehr nicht geblendet wird. Der Seitenbereich lässt sich dennoch mit Fernlicht ausleuchten, Hindernisse werden so eher erkannt. Zudem wird die Lichtverteilung je nach Straßentyp und Umgebung (Autobahn, Stadt, Landstraße) individuell geregelt.

Bosch-Aufsichtsratschef Franz Fehrenbach, Ford-Deutschland-Chef Bernhard Mattes

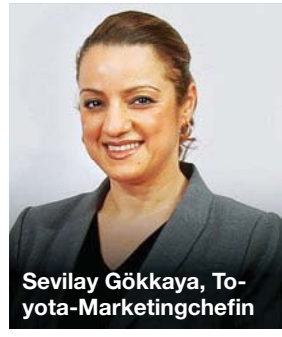
Dekra-Vorstandschef Stefan Kölbl

Otto Ferdinand Wachs, Chef Autostadt

Filippo Bellanti, Aston-Martin-Manager

Mazda-Europe-Designchef Kevin Rice

Hyundai-Deutschland-Chef Markus Schrick



Sevilay Gökkaya, Toyota-Marketingchefin

Masaki Hosoe, Geschäftsführer Toyota Deutschland

Rudolf Wohlfarth, Geschäftsführer der Frey-Gruppe

Volvo-Deutschland-Chef Thomas Bauch

Mazda-Deutschland-Chef Josef A. Schmid

Der rote Teppich muss sein bei so einem Jubiläum

IMAGE-UMFRAGE

Diese Marken liegen im Trend

1	BMW	81 %	–2*
2	Audi	78 %	–
3	Mercedes	77 %	+1
4	Porsche	73 %	–1
5	Mini	61 %	–5
6	Jaguar	60 %	+3
7	Skoda	59 %	–3
8	Land Rover	49 %	–1
8	Opel	49 %	+4
10	VW	47 %	–28
11	Volvo	43 %	+1
12	Seat	39 %	–10
13	Mazda	38 %	+2
14	Alfa Romeo	34 %	+10
15	Ford	33 %	–3
16	Hyundai	31 %	–9
16	Kia	31 %	–8
17	Dacia	30 %	–14
17	Smart	30 %	–2
18	Jeep	28 %	–1

Sehr aussagekräftig sind die Image-Werte, die im Rahmen von Best Cars bei den Teilnehmern mit abgefragt werden. Zentrale Frage: Welche Marke liegt im Trend? Die schwarzen Ziffern geben die Prozentzahl aller Teilnehmer an, die für die entsprechende Marke votierten. Die grünen Plus- und die roten Minuszahlen markieren die Veränderung im Vergleich zum Ergebnis des Vorjahres.

Quelle: Best Cars 2016; * Veränderung zu 2015

So ist es Tradition: Das erste große Gipfeltreffen der Automobilindustrie findet jedes Jahr in Stuttgart statt, auf Einladung von auto motor und sport, Ende Januar werden die Sieger der großen Leserwahl Best Cars geehrt. Und die Tradition währt schon lange: 2016 stimmten die auto motor und sport-Leser bereits zum 40. Mal ab.

Gewählt wurden die besten Autos in elf Kategorien, von den Minicars über die Kompaktklasse und die Luxuswagen bis hin zu Sportwagen, Cabrios, SUV und Vans. Neben der Gesamtwertung wurde wie in jedem Jahr auch in einer gesonderten Importwertung abgestimmt.

Verstärkt wird das deutsche Ergebnis darüber hinaus durch die Kooperation mit insgesamt 17 internationalen Partnertiteln der Motor Presse Stuttgart, deren Leser ebenfalls nach dem vorgegebenen Modus wählen. Alles in allem haben bei dieser detaillierten Befragung 166 774 Einsender aus elf europäischen Ländern mitgemacht.

Die Sieger der Gesamtwertung stellen in diesem Jahr eine bunte Mischung dar aus wiedergewählten Platzhirschen, die ihre Position tapfer verteidigen konnten, und einem Kaleidoskop an Neuzugängen, die auf Anhieb an die Spitze drängten.

Gesamtwertung mit elf ersten Plätzen: je dreimal für Audi und BMW, je zweimal für VW und Porsche, einmal für Opel

Bei den Minicars gab es ein Da capo für Opel, denn wie im letzten Jahr vermochte der Adam alle Wettbewerber auf die Folgeränge zu verweisen. Opels Marketingchefin Tina Müller konnte sich bei der Preisübergabe einen kleinen Seitenhieb auf die Konkurrenz nicht verkneifen: Sie habe ihre Freundinnen davon überzeugt, ihren Mini gegen einen Adam einzutauschen.

Die Replik ließ nicht lange auf sich warten: Als das für Mini verantwortliche BMW-Vorstandsmitglied Peter Schwarzenbauer den Preis für den britisch-deutschen Kleinwagen als besten Importwagen entgegennahm, verkündete er spontan das Ziel, Tina Müllers Freundinnen zu seiner Kultmarke zurückzuholen.

Audis Entwicklungsvorstand Stefan Knirsch lobte bei der Preisübernahme für den Q7 besonders das Feature des großen SUV, dass sich der Nutzer per Smartphone stets informieren kann, wo sich das Auto gerade aufhält – falls Familienmitglieder damit eine Spritztour unternehmen.

Drei automobile Sieger weigern sich seit Jahren, ihren Platz an der Spitze der jeweiligen Kategorie zu räumen: VW gewann in 40 Jahren Best Cars nicht weniger als 30-mal mit dem Golf die Gesamtwertung in der Kompaktklasse, und bei den Vans kam der VW-Bus zum 16. Mal ganz oben aufs Treppchen.

Bei den geschlossenen Sportwagen und den Cabrios konnte der Porsche 911 wieder einmal mehr Punkte sammeln als alle Konkurrenten. Porsche-Chef Oliver Blume ganz lässig auf die Frage, ob er Cabrio oder Targa bevorzuge: „Beide!“

Ein Newcomer, der in diesem Jahr auf Anhieb seine Sparte bei den Importwagen gewann, stammt aus Japan: Der neue preisgünstige Mazda MX-5 schob sich bei den Cabrios noch vor den Jaguar F-Type und den Ferrari 488 Spider.

Wie hart der Wettbewerb diesmal war, zeigte sich daran, wie hochkarätig die zweiten Plätze belegt waren: Mercedes landete hier sage und schreibe sechs Mal, mit V-Klasse, G-Klasse, S-Klasse Cabrio, AMG GT, S-Klasse Coupé und der C-Klasse.

Doch bei den nächsten Best Cars, auch das ist Tradition, mischen die Leser die Karten wieder neu.

Text: Malte Jürgens **Fotos:** Hans-Dieter Seufert, Dino Eisele, Hardy Mutschler

Die Wahrheit über Sechs

Im BMW-Angebot taucht wieder ein 330i auf – mit Vierzylinder-Turbomotor. Wie viele Gründe liefert er, um den alten Reihensechser zu trauern?

Exakt 121 Zeilen Lauftext sah der Grafiker meines Vertrauens für diese Geschichte vor – wie immer viel zu wenig. Viel zu wenig für eine Ode auf den viel zu früh verrenteten Reihensechszylinder-Saugmotor von BMW. Wirklich? Oder liegt nicht vielleicht doch ein dicker, klebriger, verklärender Schleier über der Vergangenheit?

Jetzt, da wieder ein 330i im Modellprogramm der Münchener auftaucht, baut die Typbezeichnung eine Brücke ins Jahr 2005. Die Premiere der Dreier-Generation E90 bedeutete damals zugleich das Ende des charakteristischen Motorenkonzepts, doch das wusste noch niemand. Heute steckt natürlich ein aufgeladener Vierzylinder hinter der flachen Niere,

In den F30-Dreier passt locker ein größerer Motor, aber BMW will nicht. Über Leistung verfügt der 330i jedenfalls reichlich

aus seinem Verhältnis von Bohrung mal Hub von 82,0 mal 94,6 mm ergibt sich ein Volumen von 1998 cm³.

Bei seinem ideellen Vorgänger verteilen sich 2996 cm³ auf ebenjene sechs Zylinder, jeder einzelne mit 85,0 mal 88,0 Millimeter deutlich kurzhubiger ausgelegt. Bedeutet das eine ungestümere Drehfreude? Zwangsweise, denn die maximale Leistung von 258 PS entwickelt der Sauger erst bei 6600/min. Die Leistungskurve des Turbos fällt nach dem von 5200 bis 6500/min reichenden Plateau bereits wieder ab – was ihn allerdings nicht daran hindert, noch ein paar Hundert Touren weiterzukurbeln, sich so der 7000er-Marke zu nähern. Weiter kommt auch der Senior nicht. Nur, wie er sich diesen Drehzahlregionen unterwirft, zählt nach wie vor zur großen Show des Maschinenbaus. Das Triebwerk mit siebenfach gelagerter Kurbelwelle klaut dem Fahrer selbst den kleinsten Gasbefehl direkt von der Sohle und schleudert ihn blitzschnell in einem weiten Bogen in den weichen Fanghandschuh des Begrenzers.

Das war ja klar. Wirklich?

Neben dieser herrlichen Leistungscharakteristik kastelt dieses frühe N52B30-Aggregat (nach den Werksferien kam der 272 PS starke N53B30, aber das wissen Sie natürlich) das Fahrerherz mit seiner schmusigen Laufkultur und dem vollen bis heiser schmetternden Klang ein und gibt es so schnell nicht wieder her. Das war

DER **ADAM. BEST CARS SIEGER 2014, 2015 UND 2016.**

ZUM DRITTEN MAL DIE ERSTE WAHL.

BEST CARS 2014 auto motor sport

BEST CARS 2015 auto motor sport

BEST CARS 2016 auto motor sport

2014, 2015 und jetzt auch 2016: Der ADAM ist der Seriensieger in der Kategorie „Minicars“ des Best Cars Award. Wir danken allen Lesern von **auto motor und sport,** die den ADAM erneut an die Spitze gewählt haben (Ausgabe 04/2014, 04/2015, 04/2016). Finden und konfigurieren Sie Ihren Liebling auf **konfigurator.opel-adam.de**

Sieger in der Kategorie „Minicars“ (Gesamtwertung). Abbildung zeigt Sonderausstattung. Abgebildet ist der ADAM S (Kraftstoffverbrauch innerorts 7,6 l/100 km, außerorts 4,9 l/100 km, kombiniert 5,9 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert 139 g/km (gemäß VO (EG) Nr. 715/2007))

opel.de

ja klar, mögen Sie denken, natürlich, auch ich war mir der Brillanz dieses Aggregats bewusst. Aber mehr kommt da jetzt auch nicht. Sowohl von mir als auch vonseiten des E90. Doch eins nach dem anderen.

Okay, beim Standardsprint herrscht mit 6,1 Sekunden Gleichstand, speziell im oberen Geschwindigkeitsbereich beschleunigt der neue 330i dafür spürbar kräftiger – ungeachtet des um 35 Kilogramm höheren Gewichts, mit dem er seine größeren Abmessungen sowie das im Testwagen verbaute, heute offenbar unvermeidliche Automatikgetriebe problemlos rechtfertigt. Sofern nun dem Kauf eines 330i rationale Gründe zugrunde liegen, kommt es zum Showdown an der Zapfsäule: Der Testverbrauch fällt mit 9,2 l/100 km deutlich geringer aus als der des 330i

Das linke Exemplar ging vor Kurzem für 9900 Euro weg, das rechte kostet mindestens 39 750 Euro

TECHNISCHE DATEN

BMW		330i (E90)	330i (F30) Sport Line
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	cm^3	2996	1998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	190 (258) 6600	185 (252) 5000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	300 bei 2500	350 bei 1450
Länge × Breite × Höhe	mm	4520 × 1817 × 1421	4633 × 1811 × 1429
Radstand	mm	2760	2810
Leergewicht/Zuladung	kg	1540/430	1575/480
Gepäckraum	l/VDA	460	480
Beschleunigung	s		
0– 80 km/h		4,4	4,3
0–100 km/h		6,1	6,1
0–130 km/h		9,9	9,5
0–160 km/h		15,0	14,3
0–180 km/h		19,3	18,5
400 m		14,4	14,3
Bremsweg 100–0 km/h kalt	m	39,0	35,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250
NEFZ-Verbrauch ges.	l/100 km	8,7 S	5,5 S
Testverbrauch	l/100 km	11,4 S	9,2 S
Grundpreis	ab Euro	38 250,– (2007)	44 450,–

von 2005, der durchschnittlich 11,4 l/100 km aus seinem Tank sog. Kauft jedoch wirklich jemand einen 330i aus rationalen Gründen? Nicht unmöglich, allerdings höchst unwahrscheinlich. Also muss sich der Vierzylinder wieder einmal anhören, dass er furchtbar belanglos klingt, sein serienmäßiger Soundgenerator die Belanglosigkeit lediglich auf eine andere Ebene hebt.

Einer der besten Turbomotoren

Ja, der Turbomotor legt entschlossen los, die Reaktionszeit des Laders verdampfte fast ins Unwahrnehmbare, ja, fast, eben nicht ganz. Zusammen mit seiner angenehm unkrawalligen Leistungsentfaltung und dem vibrationsarmen Lauf zählt der B48B20-Motor wohl zu den derzeit besten Vierzylindern. Die Achtstufenautomatik unterstützt ihn wahlweise mit frühem, sanftem selbsttätigen Hochschalten oder fixen, knalligen manuellen Gangwechseln. Blöd nur, dass er den emotional weit überlegenen, rational kaum unterlegenen Sechszylinder-330i beerben muss.

Das Exemplar auf diesen Seiten haben wir uns vom Autosalon Uhingen geliehen. Dort hatte man keine Mühe, die clever ausgestattete Limousine (Sportsitze, Schaltgetriebe, kein klobiges Navi) aus erster Hand für 9900 Euro zu verkaufen. Vielleicht hat einer von Ihnen, liebe Leser, zugeschlagen. Denn alleine Ihre Zuschriften zum Thema BMW-Sechszylinder würden problemlos die nun endenden 121 Zeilen Lauftext füllen.

Text: Jens Dralle
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Sprechen rationale Gründe für einen 330i? Unwahrscheinlich. Warum also nur vier Zylinder?

FAZIT

Eigentlich passt alles

Was die beiden Generationen des BMW Dreier eint: ihre unbändige Lust auf Kurven, denen sie mit flinkem Handling und neutralem Eigenlenkverhalten begegnen. Dazu liefert der Sechszylinder des E90 den viel packenderen Soundtrack, spricht zudem gierig an. Das Zweiliteraggregat des neuen 330i ist sogar noch etwas kräftiger und deutlich sparsamer, selbst die hervorragende Automatik passt gut. Also, kaufen Sie ihn. Aber fahren Sie vorher bloß nicht den alten.

GT3
statt nur dabei

Auch wenn Viertürer inzwischen die Umsatzbringer sind – die Seele von Porsche steckt im 911, ganz besonders im GT3 und GT3 RS. Wir haben alle drei Generationen versammelt und betreiben auf dem Sachsenring intensive Seelenforschung.

IM VERGLEICH

996 GT3: 360 PS, 0–100 km/h in 4,8 s, ehem. Neupreis 91 777 Euro

997 GT3: 435 PS, 0–100 km/h in 4,0 s, ehem. Neupreis 121 833 Euro

991 GT3: 475 PS, 0–100 km/h in 3,6 s, Neupreis 137 303 Euro

996 GT3 RS: 381 PS, 0–100 km/h in 4,3 s, ehem. Neupreis 120 788 Euro

997 GT3 RS 4.0: 500 PS, 0–100 km/h in 3,9 s, ehem. Neupreis 178 596 Euro

991 GT3 RS: 500 PS, 0–100 km/h in 3,6 s, Neupreis 181 690 Euro

996 Der erste 911 GT3 kommt 1999 mit 360 PS auf den Markt, 2003 folgt der RS mit 381 PS

997 Der Nachfolger wird von 2006 bis 2011 gebaut, wir testen den GT3 mit 435 PS und 500 PS (RS 4.0)

991 2013 erscheint der aktuelle GT3 mit 475 PS, der 500 PS starke RS kommt 2015

Die fehlende Mittelkonsole und ein Flügel aus Carbon helfen beim Abspecken

Separat deaktivierbare Stabilitäts- und Traktionskontrolle. Vierliter-Boxer mit 500 PS

Doppelkupplungsgetriebe und Keramikbremsen unterstützen den Fahrer

So ist das also, wenn man auf den Kollegen hört: „Der 996 untersteuert etwas und will in die Kurve gezwungen werden“, hatte Testchef Jochen Albig in der Boxengasse geraten. 500 Meter und einen amtlichen Dreher später stehe ich in der Omega-Kurve entgegen der Fahrtrichtung und erinnere mich an den zweiten Teil seiner Instruktion: „Aber fahr erst mal die Reifen warm.“ Zum Glück rauscht jetzt kein Supercup-Starterfeld links und rechts vorbei, wir haben den Sachsenring fünf Stunden lang nur für uns, wollen der Faszination 911 GT3 auf die Spur kommen. Mit drei Generationen und deren RS-Ablegern, den ambitioniertesten aller Elfer-Modelle.

Wenn auch nicht den stärksten: Für Leistungshöhepunkte ist der Turbo zuständig, der allradgetriebene Dampfkatapult mit Komfortausstattung, der für müheloses Schnellfahren steht. Die GT3 verschaffen ihren Fahrern ein anderes Vergnügen. Es geht darum, Technik zu beherrschen, Kraft und Tempo zu spüren. Was schon im ältesten unserer sechs Elfer gelingt, dem 996 GT3. Bei seinem Debüt 1999 wird noch in Mark bezahlt – und zwar reichlich. Für 40 000 DM Aufpreis zum Carrera gibt es statt des 3,4-Liter-Boxers einen 3,6-Liter mit getrennten Zylinder- und Kurbelgehäusen, leichteren Kolben und Titanpleueln, dessen Grundkonzept auf den 962 zurückgeht.

Motor mit Le-Mans-Erfahrung

Tief montierte und dünn gepolsterte Sitze übertragen Gier- und Rollbewegungen ungefiltert ans Fahrer-Hinterteil, das dank Karosserietieferlegung dem Asphalt weitere 30 Millimeter näher kommt. Zudem reduzieren Uniball- statt Gummibuchsen in den Radaufhängungen den letzten Rest an unerwünschtem Spiel.

360 PS und 370 Nm klingen in der Turbodiesel-Neuzeit nicht gewaltig, doch der massenerleichterte Sauger setzt Gaspedalbewegungen spontan und ultrapräzise um. Kein Ladedruck muss erst aufgebaut werden, der Motor lässt sich wunderbar als Hinterachslenkung zweckentfremden, warme Reifen vorausgesetzt.

Der Ur-GT3 schafft rasch Vertrauen, belohnt seinen Fahrer mit dem Gefühl, ein richtig Guter zu sein, der das nicht vorhandene ESP gar nicht nötig hat. Zudem legt er die prinzipiellen Eigenschaften des Heckmotorkonzepts frei: Das geringe Gewicht auf der Vorderachse sorgt beim Einlenken erst einmal für leichtes Untersteuern, der ganz hinten liegende Motor schafft dafür Stabilität – da, wo in anderen Autos gern mal das Heck leicht wird wie beim Anbremsen der auto motor und sport-Kurve (heißt tatsächlich so). Die Genialität des Elfer-Konzepts legt schon der älteste GT3 frei, dabei bildet er 1999 erst den Startpunkt einer bis heute anhaltenden Entwicklung.

Wie der 996 GT3 RS von 2003, der abermals Ballast abwirft (Kunststoffheckscheibe, Carbon an Fronthaube und Flügel) und dazu eine optimierte Aerodynamik samt Luftaustrittsöffnungen in der Frontschürze erhält. Zusammen mit dem auf 381 PS erstarkten Motor nimmt er seiner Ausgangsbasis auf dem Sachsenring zweieinhalb Sekunden pro Runde ab und fährt sich genauso pur, beherrschbar und authentisch.

Start ins Elektronikzeitalter

Das Fahrgefühl ändert sich erst mit der ab 2006 erhältlichen 997er-Generation. Elektronisch gesteuerte Dämpfer und die variabel übersetzte Lenkung unterstützen den Fahrer ebenso wie eine Traktionskontrolle, die sich unabhängig vom ESP ausschalten lässt.

Tatsächlich lenkt unser 997 GT3 der zweiten Serie mit 435 PS deutlich direkter ein, verkneift sich das letzte bisschen Untersteuern und wirkt bei hohem Tempo viel stabiler. Sein ESP muss jedoch deaktiviert werden, um auf dem Sachsenring schnell zu sein. Trotzdem sind die Rundenzeiten kaum besser, obwohl der auf 3,8 Liter vergrößerte Boxer über 50 PS mehr auf die Hinterräder stemmt. Neben der Leistung kletterte eben auch das Gewicht nach oben.

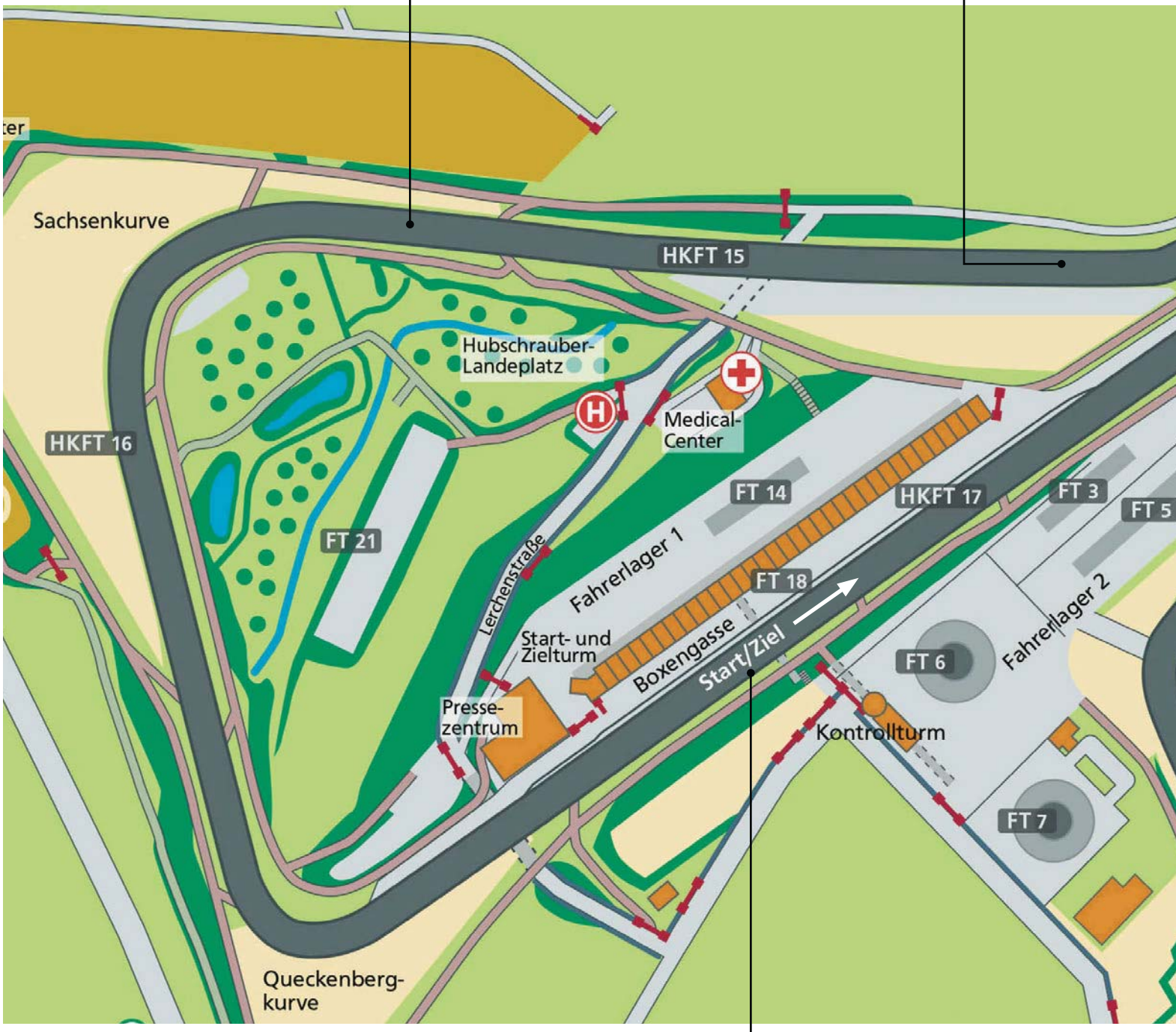
Spür- und vor allem messbar schneller geht es im 997 GT3 RS um den Kurs, den uns Porsche als 4.0 anvertraut. In dem auf 600 Exemplare limitierten Sondermodell gesellt sich zum RS-Leichtbau ein auf vier Liter vergrößerter Sechszylinder mit 500 PS. Trotz Preisen von fast 180 000 Euro sind die 600 Stück noch vor Produktionsstart ausverkauft. Wer 2011 einen ergattern konnte, freut sich über eine Wertentwicklung, die jede Münchener Immobilie erblassen lässt: Gute Vier-Nuller werden inzwischen für das 2,5-Fache gehandelt.

Auf dem Sachsenring wird klar warum: Der Über-997 schreit, faucht und rasselt wie ein Renn-Prototyp, hat zudem viel mehr Dampf. Am Ende der Zielgeraden, wo bisher der vierte Gang reichte, verlangt er einen weiteren beherzten Griff zum schwergängigen Schalthebel. Überhaupt schmeißt er mit Top-Rundenzeiten

erreichte Geschwindigkeit

996 GT3	212 km/h
996 GT3 RS	218 km/h
997 GT3	225 km/h
997 GT3 RS	228 km/h
991 GT3	231 km/h
991 GT3 RS	235 km/h

996 GT3	167 km/h
996 GT3 RS	171 km/h
997 GT3	169 km/h
997 GT3 RS	174 km/h
991 GT3	176 km/h
991 GT3 RS	181 km/h



	Rundenzeiten in Minuten
996 GT3	1.41,36
996 GT3 RS	1.38,86
997 GT3	1.37,48
997 GT3 RS	1.35,37
991 GT3	1.34,08
991 GT3 RS	1.33,34

996 GT3	195 km/h
996 GT3 RS	201 km/h
997 GT3	207 km/h
997 GT3 RS	212 km/h
991 GT3	217 km/h
991 GT3 RS	219 km/h

996 GT3	84 km/h
996 GT3 RS	86 km/h
997 GT3	86 km/h
997 GT3 RS	87 km/h
991 GT3	87 km/h
991 GT3 RS	87 km/h

996 GT3	137 km/h
996 GT3 RS	143 km/h
997 GT3	148 km/h
997 GT3 RS	151 km/h
991 GT3	154 km/h
991 GT3 RS	157 km/h

Video: mit sechs GT3 auf dem Sachsenring
Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen

INFO

auto motor und sport auf dem Sachsenring

Der 1927 eröffnete Sachsenring gehört zu den traditionsreichsten Rennstrecken Deutschlands. Spannende Motorsportveranstaltungen sorgen an zehn Tagen im Jahr für volle Zuschauerränge. Aber auch zwischendurch lohnt sich ein Besuch: Seit Gründung des auto motor und sport-Fahrsicherheitszentrums 1995 bietet die 3,7 km lange Rundstrecke ideale Voraussetzungen für Fahrzeugtests, Events und Fahrsicherheitstrainings. Auch Sie haben die Möglichkeit, Ihre Fahrzeugbeherrschung zu verfeinern – im Rahmen von Drift- und Rundstreckentrainings unserer Schwesterzeitschrift sport auto, die vom mehrfachen deutschen Rallyemeister Ruben Zeltner geleitet werden. Mehr Informationen zu den Angeboten finden Sie unter: www.event.motorpresse.de

nicht einfach so um sich, sie wollen erarbeitet werden. Am Ende nimmt er seinem Baureihenkollegen mehr als zwei Sekunden ab.

Geht es tatsächlich noch schneller? Noch eindrucksvoller? Immerhin warten die beiden Sportler der aktuellen Elfer-Generation. Was die technischen Daten betrifft, sind Zweifel am Fortschritt berechtigt: Mit 3,8 Litern Hubraum und 475 PS liegt der 991er GT3 hinter dem 4.0, der GT3 RS zieht gerade mal gleich. Doch Porsche wusste schon immer, wie man leistungsstärkere Konkurrenten schlägt, auch die im eigenen Lager: Die Allradlenkung verhilft dem 991 zu höherer Stabilität in schnellen Kehren, ebenso die breitere Spur.

Seinem Urahnen nimmt der aktuelle GT3 RS acht Sekunden pro Runde ab

Beim RS kommt die ausladende Turbo-Karosserie zum Einsatz, ergänzt durch breite Carbon-Kotflügel vorn, deren Entlüftungsöffnungen endgültig Le-Mans-Erinnerungen wecken (oder ist es das Jägermeister-Orange des Testwagens?). Zudem lassen die per Schleppphebel betätigten Ventile Drehzahlen bis 9000/min zu, was zusammen mit dem gutturalen Boxer-Sound kaum zu übertreffende Klangerlebnisse beschert.

Und das Geniale daran: Trotz Höllensounds war Schnellfahren im GT3 noch nie leichter. Sein ESP regelt inzwischen so feinfühlig, dass es kaum noch Zeit kostet, während das serienmäßige Doppelkupplungsgetriebe die Gänge per Fingerschnipp in unter 100 Millisekunden serviert. Automatik auf D? Ebenfalls kein Problem. Wer keine groben Böcke schießt, etwa in schnellen Kurven vom Gas geht, dem verzeiht der aktuelle 991 ziemlich viel, ohne das Fahrerlebnis unter einer weichen Daunendecke aus Komfort zu begraben.

Seinem 16 Jahre älteren Urahnen nimmt der aktuelle GT3 RS acht Sekunden pro Runde ab, im Schnitt also eine halbe Sekunde pro Jahr. Dass die Entwicklung so rasant weitergeht, sprengt die Vorstellungskraft. Doch das taten die GT3 schon immer – bis dann der Nächste kam.

Text: Dirk Gulde
Fotos: Arturo Rivas

DATEN UND auto motor sport-MESSWERTE

Porsche		911 GT3 (996)	911 GT3 RS (996 MK II)	911 GT3 (997 MK II)	911 GT3 RS 4.0 (997)	911 GT3 (991)	911 GT3 RS (991)
Antrieb							
Hubraum	cm^3	3600	3600	3797	3996	3799	3996
Leistung	kW (PS) bei 1/min	265 (360) 7200	280 (381) 7400	320 (435) 7600	368 (500) 8250	350 (475) 8250	368 (500) 8250
max. Drehm.	Nm bei 1/min	370 bei 5000	385 bei 5000	430 bei 6250	460 bei 5750	440 bei 6250	460 bei 6250
Kraftübertragung		Hinterradantrieb Sechsganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe	Hinterradantrieb Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe	Hinterradantrieb Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Testwagenbereifung	vorn hinten	225/40 ZR 18 285/30 ZR 18 Pirelli Asymetrico	235/40 ZR 18 295/30 ZR 18 Pirelli P Zero Corsa	235/35 ZR 19 305/30 ZR 19 Michelin Pilot Sport Cup	245/35 ZR 19 325/30 ZR 19 Michelin Pilot Sport Cup	245/35 ZR 20 305/30 ZR 20 Michelin Pilot Sport Cup 2	265/35 ZR 20 325/30 ZR 21 Michelin Pilot Sport Cup 2
Maße/Gewichte							
Leergewicht/Zuladung	kg	1395/235	1376/284	1404/276	1410/270	1433/287	1469/251
Länge × Breite × Höhe	mm	4430 × 1765 × 1270	4435 × 1770 × 1275	4460 × 1808 × 1280	4460 × 1852 × 1280	4545 × 1852 × 1269	4545 × 1880 × 1291
Radstand	mm	2350	2355	2355	2355	2457	2456
Verbrauch/Reichweite/CO_2							
Testverbrauch	l/100 km	15,0	15,8	15,1	15,4	13,1	14,3
NEFZ-Verbrauch Stadt/über Land/gesamt	l/100 km	Super Plus 20,1/8,9/12,9	Super Plus 19,9/9,0/12,9	Super Plus 19,2/9,0/12,8	Super Plus 20,4/9,9/13,8	Super Plus 18,9/8,9/12,4	Super Plus 19,2/8,9/12,7
Tankinhalt	l	89	89	67	67	64	64
Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit							
Beschleunigung	s						
0 – 80 km/h		3,5	3,1	2,9	2,9	2,7	2,7
0 – 100 km/h		4,8	4,3	4,0	3,9	3,6	3,6
0 – 120 km/h		6,2	5,5	5,2	5,2	4,8	4,7
0 – 140 km/h		8,1	7,2	6,8	6,5	6,2	6,1
0 – 160 km/h		10,1	8,9	8,5	8,0	7,8	7,6
0 – 180 km/h		12,9	10,9	10,3	10,2	9,8	9,4
0 – 200 km/h		16,1	13,8	13,0	12,3	12,1	11,6
Höchstgeschw	km/h	302	306	312	310	315	310
Bremswege							
aus 100 km/h kalt	m	35,9	35,1	34,1	33,7	32,6	32,5
aus 190 km/h kalt		135,1	133,9	119,5	121,1	118,0	116,0
Preise							
Grundpreis	Euro	91 777,– (1999)	120 788,– (2003)	121 833,– (2010)	178 596,– (2011)	137 303,– (2014)	181 690,– (2015)
Aktuelle Marktpreise (Euro)	MK I MK II 4.0	65 000,– bis 110 000,– 74 000,– bis 160 000,–	190 000,– bis 260 000,–	90 000,– bis 150 000,– 120 000,– bis 150 000,–	155 000,– bis 220 000,– 160 000,– bis 250 000,– 225 000,– bis 430 000,–	150 000,– bis 220 000,–	250 000,– bis 310 000,–

FAZIT

911 hoch drei

Um das geniale Konzept des Heckmotor-Sportwagens zu spüren, gibt es nichts Besseres als eine Fahrt im GT3. Und zwar ganz egal in welcher Generation. Der driftfreudige 996er Urtyp ist zwar nicht ganz so schnell wie seine Nachfahren, er macht jedoch genauso viel Spaß. Doch jetzt die schlechte Nachricht: Gute GT3 und GT3 RS rangieren inzwischen selbst gebraucht jenseits von Gut und Böse, wie die Tabelle oben zeigt. Für den limitierten 997 4.0 werden inzwischen über 400 000 Euro bezahlt. Dagegen erscheint ein neuer GT3 RS für 180 000 Euro fast als Schnäppchen.

Die Superst

Hat die Formel 1 das Automobil revolutioniert? Sicher nicht. Und doch haben Rennautos mit ihrem Konzept Geschichte geschrieben. Technik-Legende Pat Symonds hat seine fünf Favoriten ausgewählt.

Renault RS01

Lotus 79

Motorsport ist Selbstzweck. Es geht ums Gewinnen, und nur um das. Der Anspruch, die Formel 1 sei dazu da, das Automobil zu revolutionieren, kommt nur in den Köpfen des Marketings vor. Als die Formel 1 im Jahr 1950 geboren wurde, war im Automobilbereich praktisch schon alles erfunden. Von der Elektronik mal abgesehen. Innovation ist bestenfalls ein Nebenprodukt des Wettbewerbs.

Und doch ist Rennauto nicht gleich Rennauto. Ein paar haben es zur Legende geschafft – sicher mehr als fünf. Doch bevor wir bei einem Angebot aus 66 Jahren Formel 1 ausufern, haben wir dem Juror ein überschaubares Limit gesetzt. Einfache Frage: Was waren die fünf überragenden Konzepte der Formel 1? Und wer würde sich für die Antwort mehr qualifizieren als der dienstälteste Technikchef der Königsklasse?

Symonds ist der ideale Juror

Pat Symonds fand 1981 seinen ersten Job in der Entwicklungsabteilung von Toleman. Er war Renningenieur von Ayrton Senna und Michael Schumacher, hat als Projektleiter für Reynard, Benetton, Renault, Marussia und Williams gearbeitet.

Der Vater Ingenieur, die Rennstrecke Snetterton vor der Haustür, ein Studium in Fahrzeugdynamik: Da lag der Beruf auf der Hand. Die Idole des damals 14-Jährigen waren nicht die Fahrer, ihn interessierte die Technik. Und da fiel vor allem ein Auto ins Auge, das Pat Symonds auch 49 Jahre später noch bewundert. Der Lotus 49 war keiner der offensichtlichen Geniestreiche von Colin Chapman, „und doch ein wunderbares Stück Ingenieurskunst“. Das Auto schlug ein wie der Blitz. Graham Hill stellte den Lotus 49 mit dem brandneuen Cosworth V8 auf Anhieb auf die Pole-Position, und Teamkollege Jim Clark gewann das Rennen. Er holte 1968 mit Graham Hill den Titel und gewann 1970 in seinem vierten Jahr mit Jochen Rindt noch den GP Monaco.

Zum ersten Mal wurde damals angewandt, was man heute integriertes Design nennt: „Es gibt kein Detail,

ars der Formel 1

Fünf Ikonen: Sie haben der Formel 1 ihren Stempel aufgedrückt und einen Trend für die Ewigkeit gesetzt

Williams FW14B **McLaren MP4-4** **Lotus 49**

das herausticht oder das innovativ gewesen wäre, abgesehen von seinem Motor. Sein Markenzeichen ist die Modulbauweise. Das Monocoque hörte hinter dem Tank und dem Fahrerkopf auf. Daran war ein Motor geschraubt, der tragendes Teil der Konstruktion war. Er war nicht nur in der Lage, der Hinterradaufhängung als Stütze zu dienen, sondern später auch aerodynamischen Anbauten wie zum Beispiel Flügeln“, so Symonds.

Im Vergleich dazu hatte der Renault RS01 schon eine andere Qualität. Es war das erste Turbo-Auto der Formel-1-Geschichte. Renault trat 1977 mit einem aufgeladenen 1,5-Liter-Motor gegen die Dreiliter-Sauger an. Selbst Cosworth-Motorenpapst Keith Duckworth hatte gewarnt, dass die Aufgabe mit dem Hubraumfaktor 1:2 nicht zu stemmen sei. Er sollte sich täuschen. „Ich habe das Auto gewählt, weil es für Renault ein unglaubliches Abenteuer war. Und ich mag Querdenker“, begründet Symonds seine Wahl. „Es ist in seiner Einsatzzeit von Mitte 1977 bis Mitte 1979 fünfmal ins Ziel gekommen und hat nur drei Punkte geholt. Wie oft mussten sie in der Zeit gedacht haben: Sind wir wirklich auf dem richtigen Weg? Aber am Ende hatten sie recht. Und der Turbomotor liegt fast 40 Jahre später wieder im Trend.“

Pat Symonds arbeitet seit 1981 in der Formel 1. Keiner hat länger gedient als er

Renault musste zwei Jahre warten, bis 1979 beim GP Frankreich die Saat mit dem ersten Sieg aufging. Erst dann hatten die Ingenieure mit zwei Ladern, Ladeluftkühlern und elektronischer Einspritzung das Erfolgsrezept gefunden.

Renault mit viel Mut

Symonds verteidigt die lange Anlaufphase: „Renault musste warten, bis die Technologie vorhanden war. Es gab damals nur große Turbinen für Lastwagenmotoren. Die kleinen mussten erst erfunden werden. Noch schwieriger war die Evolution vom mechanischen zum elektronisch geregelten Turbolader. Vor 40 Jahren gab es keine elektronischen Steuergeräte im Rennauto. Man konnte damals nicht einfach so einen Mikroprozessor auf dem Markt kaufen.“

❶ Lotus 49
Die Eleganz der Einfachheit

„Der Lotus 49 hat in den drei Jahren seiner Einsatzzeit viele Verwandlungen durchgemacht und sie alle gut überstanden. Das zeugt von einem guten und simplen Grundkonzept“

Konstrukteur: Colin Chapman
Zeitraum: 1967–1970
GP-Siege: 12
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Ford Cosworth V8, 2993 cm³

❷ Renault RS01
Mut zum Risiko

„Ich mag Querdenker und bewundere die Renault-Ingenieure für ihren Mut. Wer immer dieses Projekt abgesegnet hatte, musste sich bestimmt in vielen Meetings rechtfertigen“

Konstrukteur: Francois Castaing, Marcel Hubert
Zeitraum: 1977–1978
GP-Siege: 0
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Renault V6-Turbo, 1495 cm³

❺ Williams FW14B
Der Elektronikpionier

„Meine Eitelkeit hat für meinen Benetton von 1993 plädiert. Aber er gewann nur ein Rennen. Der Williams hat diese Ära dominiert. Und er hatte alles bis auf die Vierradlenkung an Bord“

Konstrukteur: Patrick Head, Adrian Newey
Zeitraum: 1992
GP-Siege: 10
Chassis: Carbon-Monocoque
Motor: Renault V10, 3496 cm³

Auch Lotus betrat Ende der 70er-Jahre Neuland. Nur das Risiko war nicht so groß. Colin Chapman packte Flügelprofile unter die Seitenkästen, die er mit beweglichen Schürzen zur Straße hin abdichtete. Der Anpressdruck stieg auf einen Schlag um 30 Prozent an. „Der Lotus 79 war nicht das erste und auch nicht das letzte Groundeffect-Auto. Aber es war das Auto, bei dem die Idee zum ersten Mal in ihrer ganzen Konsequenz entwickelt wurde. Ich habe das Auto gewählt, weil mich der riesige Entwicklungssprung beeindruckt hat. Es hat die Aerodynamik auf ein neues Niveau gehoben.“

Kopieren dauerte zwei Jahre

Das Prinzip hatte Lotus schon 1977 mit dem Modell 78 gezeigt. Weil es noch mit Fehlern behaftet war, wurde es nicht Weltmeister. Trotz Anschauungsunterricht klingelten bei der Konkurrenz die Alarmglocken zu spät. Die besseren Groundeffect-Kopien kamen erst 1979 auf den Markt. Symonds kann das verstehen: „Man hatte zwar das Grundprinzip verstanden, nicht aber die Details. Die Teams sind damals nicht jeden Tag in den

❸ Lotus 79
Der größte Fortschritt

„Ich habe den Lotus 79 gewählt, weil mich der riesige Entwicklungssprung beeindruckt hat, der damit erzielt wurde. 30 Prozent mehr Abtrieb auf einen Schlag. Davon träumen wir heute“

Konstrukteur: Colin Chapman, Peter Wright
Zeitraum: 1978–1979
GP-Siege: 6
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: Ford Cosworth V8, 2993 cm³

❹ McLaren MP4-4
Das perfekte Auto

„Du kannst das erfolgreichste Formel-1-Auto nicht einfach weglassen. Mich fasziniert an diesem McLaren dessen Gesamtqualität. In der Formel 1 geht es um nichts anderes als das“

Konstrukteur: Steve Nichols, Neil Oatley
Zeitraum: 1988
GP-Siege: 15
Chassis: Carbon-Monocoque
Motor: Honda V6-Turbo, 1494 cm³

Windkanal gelaufen. In England gab es zwei Anlagen. Sie waren klein, und man konnte nicht viel messen. Und die Ingenieure mussten erst einmal lernen, wie man einen Windkanal nutzt. Der Lotus 78 hat ein paar Rennen gewonnen, aber er war nicht dominant. Der Lotus 79 war es. Erst das löste ein Umdenken aus.“

Der McLaren MP4-4 gewann 15 von 16 Rennen. Er trug aber scheinbar kein Geheimnis in sich. Oder doch? „Ich habe lange darüber nachgedacht, ob ich dieses Auto mit in meine Liste aufnehmen soll“, gibt Symonds zu. „Aber du kannst das erfolgreichste Auto nicht einfach weglassen. Der McLaren MP4-4 hätte eigentlich alle 16 Rennen gewinnen müssen. Es lag ja nur an Sennas Unfall mit Schlesser, dass es nicht geglückt ist. Das Auto selbst trug kein Geheimnis in sich. Es hat alles das zusammengetragen, was sich bei anderen Autos bewährt hatte, und hat dieses Produkt perfektioniert. Sehr effiziente Aerodynamik, ein exzellenter Turbomotor, integriertes Design. Alle einzelnen Komponenten waren um ein Vielfaches besser als die der Konkurrenz.“

„Bei einer Formel 1 ohne Regeln gäbe es zwei Limits: die Reifen und die Fahrer“
Pat Symonds

Der letzte Vertreter der glorreichen fünf ist der Williams FW14B, der 1992 Nigel Mansell mit neun Saisonsiegen endlich zum Weltmeister kürte. Für Pat Symonds war es die schönste Epoche der Königsklasse. „Es war die Zeit, als die elektronischen Fahrhilfen ins Spiel kamen. Das beste Auto, an dem ich je gearbeitet habe, war der Benetton B193, der alles an Bord hatte, was man sich vorstellen kann: aktive Aufhängung, ABS, Traktionskontrolle, vollautomatisches Getriebe, Vierradlenkung. Ich habe mit mir gerungen, dieses Auto zu wählen, aber auf der Rennstrecke hatte es nie den Erfolg, den der Williams FW14B hatte. Deshalb gebührt ihm auch der Platz in den Top 5.“

Tornados als Geburtshelfer

Auch hier fällt die lange Lernphase ins Auge. Williams baute schon 1987 sein erstes aktives Fahrwerk. Erst fünf Jahre später schaffte die Technologie den Durchbruch. Die Ingenieure mussten erst zwei Hindernisse aus dem Weg räumen: „Zunächst in der Hydraulik. Es gab nichts auf dem Markt, was schnell genug reagieren konnte“, erinnert sich der heutige Williams-Technikchef. „Ich habe die Royal Air Force angerufen, um mir Hilfestellung bei hydraulischen Stellgliedern zu holen. Die Tornado-Kampfjets waren mit einem System ausgerüstet, das eine gute Basis war. Da wusste ich, was zu tun war.“ In einem zweiten Schritt musste man die elektronische Kontrolle des Niveauausgleichs verstehen: „Die Computer dafür waren inzwischen vorhanden, nur die Software nicht. Die haben wir selbst geschrieben. Dabei traten alle möglichen Fehler auf.“

Heute schränkt ein eng gestricktes Reglement den Erfindergeist und die Abenteuerlust der Ingenieure ein. Der 62-jährige Engländer erlaubt sich zu träumen: „Wenn die Regeln frei wären, würde ein Auto mit allen Techno-Tricks herauskommen, die es gibt. Es wäre einfach, in den Kurven Fliehkräfte von 7 oder 8 g zu erreichen. Die limitierenden Faktoren wären die Reifen und der Fahrer. Wir müssten ihn wie Kampfjet-Piloten in einen Kompressionsanzug stecken, damit er keinen Blackout bekäme.“

Text: Michael Schmidt
Fotos: LAT, Wolfgang Wilhelm, xpb

Schnee

war's

Auch wenn es bei der launischen Königin der Rallyes weitgehend trocken blieb, sorgten die Schrecken des Eises und der Finsternis beim diesjährigen Saisonauftakt für viel Dramatik.

Kris Meeke war im DS 3 beeindruckend schnell, bis ein Stein im Weg lag

Mit untauglicher Abstimmung war der neue Hyundai noch kein VW-Herausforderer

Sébastien Ogier lenkte seinen VW Polo fehlerfrei zum vierten Monte-Sieg

Ohne Vertrauen ins Auto kassierte Asphalt-Könner Sordo zehn Minuten

Sieger Ogier bedankte sich zuerst bei seinen Eisspionen

Nachdem ein Strommast ins Auto gewachsen war, ließ es Armin Kremer ruhig angehen

Als Jari-Matti Latvala zum ersten Mal im Leben die Seealpen sieht, ist es ein Schock. In ausgedreht sechster Welle zwischen finnischen Birken und Fichten rumzuwedeln ist eine Sache – aber diese Sträßchen zwischen überhängenden Felswänden und gähnenden Schlünden, in denen sich eisige Bäche über Granitbrocken von der Größe eines Einzimmer-Apartments zu Tale stürzen, Sträßchen, die sich durch völlig vereinsamte Landstriche ins Nirgendwo winden, gesäumt von zierlichen Steinbändchen, sind eine ganz andere. Der Finne schüttelte den Kopf: „Hier kann man doch nicht Rallye fahren."

Es wäre ja alles halb so schlimm, wenn es da nicht diese finsteren Ecken gäbe, in denen die Sonne nur vier Monate im Jahr ein paar Strahlen absetzen kann. Wenn nicht die hereinbrechende Nacht die vorher über die Straßen kriechenden Schmelzbächlein in fiese Kraken verwandeln würde, die den Autos mit klammen Armen die Straße unter den Rädern wegziehen. Ford-Fahrer Mads Östberg wähnte sich wie im Vorjahr schon beim Auftakt eines Horrorfilms.

Die wie ein abgebrochener Fangzahn aus dem Var-Tal ragende Festung von Entrevaux bildet die Kulisse für den Auftakt der Horrorshow. Als die rund 20 Kilometer nach Rouane und die ebenso weite Strecke nach Veyne geschafft sind, hat Östberg rund 35 Sekunden Rückstand auf die Spitze, bei Latvala sind es 38,7. Das macht fast eine Sekunde pro Kilometer und umgerechnet in die Hackordnung der besten Drifter des Planeten: eine Welt.

Vergleichsweise einfach

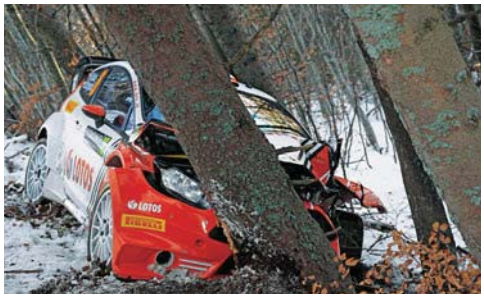
Dabei ist dieses Jahr noch alles halb so schlimm. Väterchen Frost kroch erst spät in die steilen Täler von Ubaye und Durance, ein Hochdruckgebiet schmolz die Schneekappen auf dem Col de Turini. Kris Meeke sagt: „Verglichen mit den beiden Vorjahren ist diese Monte vergleichsweise einfach." Keine Angst, das sagt er nur so. Der Mann aus Nordirland ist halt ein bisschen aufgekratzt, denn obwohl sich Arbeitgeber Citroën zur Vorbereitung auf 2017 offiziell für ein Jahr zurückgezogen hat, hat Meeke den Franzosen ein Programm über zehn Rallyes mit dem halboffiziellen PH-Sport-Team aus dem Kreuz geleiert.

Weil Siegertypen rar sind, hat Citroën ihm einen Dreijahresvertrag angedient. Der Mann, der jahrelang von Rallye zu Rallye hopp oder top spielen musste, blickt erstmals auf eine gesicherte Zukunft und sagt: „Ich kann dir gar nicht sagen, wie sich das anfühlt." Seine Zeiten sprechen Bände. Meeke jagt Weltmeister Sébastien Ogier nicht nur, er tanzt ihm vor der Nase herum. Der Brite führt bis Prüfung fünf, dann schlägt der einen Steinwurf entfernt vom Startort Gap geborene Titelverteidiger zurück, aber Meeke holt sich die Führung wieder.

VW-Topmann Ogier kratzt mit drei Monte-Siegen schon an der Tür zur Hall of Fame und beruhigt seine Mannen: „Keine Angst. Das wird schon." Der Franzose packt den Hammer auf seiner Hausstrecke aus. Auf einem nur fünf Kilometer langen Abschnitt zwischen Les Costes und Chaillol gibt er der gesamten Weltspitze um die zehn Sekunden. Alle schütteln ungläubig den Kopf.

Die Mauern der Seealpen sind stabiler, als sie aussehen – zum Glück

Mit Trockenreifen heil durch den Schnee zu kommen, überforderte nicht nur Amateure



Robert Kubica knallte im Ford Fiesta schon auf Prüfung drei an einen Baum

DS-3-Youngster Stéphane Lefebvre rutschte mehrfach raus, hatte aber Glück

Nur wenige der 370 Kilometer waren glatt, aber das reichte für reichlich Action

Das ist typisch Monte Carlo: Sonst kloppt sich die Weltspitze mit annähernd gleichwertigem Material, voll austrainierten Muskeln, Ernährungsberatern und Mentaltrainern um Sekündchen, in Südfrankreich hagelt es ruck, zuck eine halbe Minute. Es ist vor allem eine Frage des Selbstvertrauens. Entlang der Skipiste bei St. Léger krümmt sich die Straße komplett weiß zu Tale. Weil die vorherigen 50 Kilometer bei Lardier praktisch komplett trocken sind, rodeln fast alle mit Trockenreifen bergab. Latvala sagt: „Mir blieb mindestens fünfmal das Herz stehen." Ogier lästert: „Alles mit 20 Sachen, die langweiligste Prüfung meines Lebens."

Schlüsselthema Vertrauen

Wer könnte über Mut besser referieren als Hyundais Asphalt-Geheimwaffe Dani Sordo. Die Koreaner haben ihn vor der Saison in der Marken-WM zum Nummer-eins-Piloten ernannt, noch vor Millionenverdiener Thierry Neuville. Aber bei den Tests für den neuen i20 WRC sind die Straßen nie trocken, die Abstimmung passt nicht. Sordo ist langsam, fährt sich einen Querlenker krumm und hat am Schluss über zehn Minuten Rückstand. Das Selbstvertrauen ist aus ihm gewichen wie die Luft aus einer aufgeschlitzten Luftmatratze.

Wie schwer auch eine vergleichsweise einfache Monte sein kann, erfährt Kris Meeke auf der letzten Prüfung des Samstags. Mag sein, dass 80 Prozent der Straßen trocken sind, aber auf dem Rest lauern schwarzes Eis oder einfach nur die Schmiere, die liebe Kollegen mit groben Winterreifen auf der Ideallinie verteilt haben. Bei ihm ist es ein dicker Stein, der den Unterbodenschutz seines DS 3 abreißt und das Getriebe zertrümmert – Feierabend.

Manchmal reicht Fahrradtempo zum Verderben. Robert Kubica hat Geld und einen Ford für ein kleines Programm zusammengekratzt, doch schon auf Prüfung drei hängt der Fiesta in einem schattigen Waldstück nach einem Zeitlupenausrutscher an einem Baum. Am selben Stamm reißt sich Haydon Paddon die Hinterradaufhängung seines Hyundai ab, 50 Meter weiter zertrümmert Eric Camilli an seinem Ford die A-Säule.

Auch denen, die am Ende durchkommen, sitzt der Schreck in den Gliedern. Elfyn Evans fährt in der WRC2 im Fiesta R5 allen davon, wäre aber nie ins Ziel gekommen, wenn er sich nicht im gleichen Forst am Kubica-Wrack hätte anlehnen können. Der dreifache deutsche Meister Armin Kremer hat im zarten Alter von 47 entschieden, noch mal anzugreifen, und kämpft in der zweiten WM-Liga um die Spitze. Aber nachdem ein Strommast in die rechte Fondtür gewachsen ist, trägt der Mecklenburger seinen Skoda lieber ins Ziel. Platz zwei ist in Monaco aller Ehren wert, und auch für Andreas Mikkelsen ist Gesamtrang zwei kein schlechter Saisonbeginn – vor allem nach einem Dreher, nach dem wie durch ein Wunder noch alle vier Ecken am dritten Werks-Polo heil sind.

Eine tiefe Wunde im Ego muss bei Teamkollege Jari-Matti Latvala genäht werden. Auf WP 11 zeigt der Zeitencomputer fast zwei Minuten Verlust. Was ist los? „Was für eine blöde Frage", sagt Sportchef Jost Capito angesäuert. „Abgeflogen natürlich." Bei neun Starts im Fürstentum kam der Finne nur zwei Mal in die Punkte, 2016 punktet er nur als Verkehrssünder. Zugegeben, es war eine wirklich rutschige Rechtskurve, die auch anderen zum Verhängnis wurde. Aber nach dem Entkommen aus einem Entwässerungsgraben hatten die auf der dahinterliegenden Wiese einen Hobbyfotografen auf die Motorhaube geladen, der, anstatt die Flucht zu ergreifen, sein teures Teleobjektiv aus der Wiese klauben wollte. Niemand ist verletzt, aber weil Latvala nicht angehalten hat, kassiert der Finne 5000 Euro Strafe und fährt den Rest des Jahres auf Bewährung.

Bei neun Starts kam Jari-Matti Latvala im Fürstentum nur zwei Mal in die Punkte

Sonntag sind die Positionen eigentlich bezogen, die Sonne scheint mit 15 Grad plus auf die sich sanft wiegenden Protzjachten im Hafen von Monte Carlo. Im Pressezentrum hacken die Kollegen den vierten Monte-Carlo-Sieg von Ogier in die Computer, aber dann halten sie inne, denn das letzte Drama kommt erst noch.

Zitterpartie für Neuville

Thierry Neuville, in der Disziplin Schrott in der Schlucht auch kein Kind von Traurigkeit, hat das Fahrwerk des neuen Hyundai aussortiert. Er ist die erste Bestzeit des neuen i20 gefahren und liegt komfortabel auf Podiumskurs, als schon beim Ortsausgang Monaco Geräusche aus dem Antrieb kommen. Eine Kardanwellendichtung ist hin. Der Belgier rettet sich über zwei von drei Prüfungen.

Dann, im finalen Spitzkehrenlabyrinth des Col de l'Orme, fällt der Heckantrieb aus, Neuville verliert über eine Minute, und im Service zittert die Mannschaft, ob er es aus den Bergen schafft. Als das weidwunde Sportgerät ins Ziel rollt, feiern ihn die Mechaniker wie einen Sieger. Im Pressezentrum lässt ein Kollege die Finger wieder auf die Tastatur sausen und murmelt: „Kann nicht jede Rallye so wie die Monte sein?"

Text: Markus Stier
Fotos: McKlein

RALLYE MONTE CARLO

16 Sonderprüfungen über 377,59 Kilometer

1.	**Ogier/Ingrassia** F/F, VW Polo WRC	3:49.53,1 h
2.	**Mikkelsen/Jaeger** N/N, VW Polo WRC	+ 1.54,5 min
3.	**Neuville/Gilsoul** B/B, Hyundai i20 WRC	+ 3.17,9 min
4.	**Östberg/Floene** N/N, Ford Fiesta WRC	+ 4.47,7 min
5.	**Lefebvre/Moreau** F/F, DS 3 WRC	+ 7.35,6 min
6.	**Sordo/Marti** E/E, Hyundai i20 WRC	+ 10.35,5 min
7.	**Tänak/Mölder** EST/EST, Ford Fiesta WRC	+ 11.39,9 min
8.	**Evans/Barritt** GB/GB, Ford Fiesta R5	+ 18.30,3 min
9.	**Lappi/Ferm** FIN/FIN, Skoda Fabia R5	+ 20.41,0 min
10.	**Kremer/Winklhofer** D/D, Skoda Fabia R5	+ 20.43,9 min

Fahrer: 1. Ogier 28, 2. Mikkelsen 19, 3. Neuville 15, 4. Östberg 12, 5. Lefebvre 10, 6. Sordo 10, 7. Tänak 6, 8. Evans 4, 9. Lappi 2, 10. Kremer 1
Marken: 1. VW Motorsport 25, 2. Hyundai Motorsport 25, 3. VW Motorsport II 18, 4. M-Sport-Ford 12, 5. DMACK-Ford 8, Hyundai Motorsport II 6

INFO

Zum vierten Mal in Folge gastierte die älteste Rallye der Welt in Sébastien Ogiers Heimatstadt Gap, um nach drei Tagen ins Fürstentum Monaco umzuziehen. Die Nacht der langen Messer fiel aus, lediglich die Auftaktprüfungen am Donnerstag wurden bei Dunkelheit ausgetragen. Die Rallye endete am Sonntag nach einer kurzen Schleife von drei Prüfungen schon am frühen Nachmittag. Auch der legendäre Col de Turini wurde 2016 nur einmal und in verkürzter Form gefahren. Gestartet von der westlichen Seite in La Bollène, endete die Prüfung nicht in Moulinet, sondern bog auf der Passhöhe ab nach Peira Cava.

Mit Herz und Niere

In die Lücke, die das einstige M3 Coupé hinterließ, stößt nun der ähnlich kompakte und potente BMW M2. Zu welchen Taten der doppelt aufgeladene Sechszylinder mit 370 PS den Hecktriebler beflügelt, steht im Fahrbericht

Die kommen überall durch!

Vergleichstest Wer nicht nur hoch sitzen und mal über eine Wiese fahren will, kann noch immer zu echten Offroadern wie dem Land Rover Discovery oder dem Toyota Land Cruiser greifen

Das neue Mini Cabrio

Fahrbericht Zwei Jahre nach dem geschlossenen Zweitürer kommt nun auch der Ableger mit Stoffdach in neuer Form und mit einer Motorenpalette vom Dreizylinder bis zum JCW-Turbo

auto motor und sport

JETZT BEQUEM ZU HAUSE TESTEN

Lassen Sie sich die nächsten sechs Ausgaben für nur 14,50 Euro (Inland, Ausland auf Anfrage) mit fast 35 % Ersparnis frei Haus liefern. Einfach anrufen: 07 11/32 06 88 88. Geben Sie bitte die Kennziffer 11 46 726 an.

JETZT AM KIOSK

YOUNGTIMER Ausgabe 1/2016

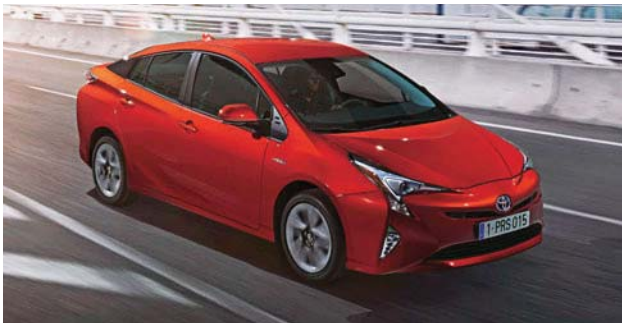
- Großer Katalog: 50 Youngtimer von 500 bis 5000 Euro
- Großes Jubiläumsheft mit den besten Storys aus 49 Ausgaben
- Unglaublich! Ein gut erhaltener SL 280 für 5000 Euro
- Drive-in oder: Im Commodore 24 Stunden durch Berlin

Kia Cee'd gegen Opel Astra

Vergleichstest In der Leistungsklasse um 120 PS setzen die beiden Kompakten auf unterschiedliche Benzinmotoren mit drei und vier Zylindern, aber immer mit Turboaufladung

Wie gut ist der Peugeot-Service?

Werkstättentest Aus dem bundesweiten Händlernetz haben wir sieben Betriebe mit einer Inspektion beauftragt. Eigentlich reine Routine, sollte man meinen



So fährt der neue Toyota Prius

Fahrbericht Wirklich neu an der vierten Generation des Hybrid-Pioniers sind die Plattform und das Design, während der Antrieb nur ein Feintuning bekam und sparsamer wurde

---

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

Genau die richtige Wahl!

Jetzt 6 x auto motor und sport zum Kennenlernpreis von nur 17,60 € (D) und Gutschein GRATIS sichern!

GRATIS ZUR WAHL

1. AMAZON.DE-GUTSCHEIN, WERT: 10 € (nur in D + A bestellbar)

2. JET-TANKGUTSCHEIN, WERT: 10 € (nur in D bestellbar)

Weitere Infos und direkte Bestellung unter:

www.auto-motor-und-sport.de/abo

oder telefonisch unter: (Bitte die Bestell-Nr. angeben)

+49 (0) 711 32 06 88 88

auto motor und sport

Best.-Nr. 1439926 Auslandspreise auf Anfrage.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

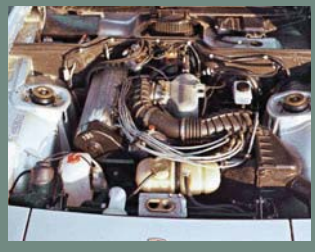
Das stand in Ausgabe 4/1976

Mit Vierzylinder-Frontmotor und Transaxle-Getriebe: Porsche 924

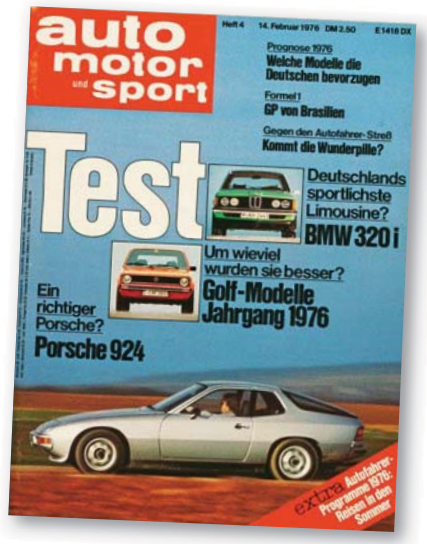
Für die Weissacher Ingenieure war es eine schwierige Aufgabe, trotz verschiedener VW- und Audi-Teile ein echtes Porsche-Modell zu entwickeln. Dagegen ist die Karosserie mit der gläsernen Heckklappe völlig eigenständig und beschert dem 924 eine hohe Aufmerksamkeit sowie einen günstigen c_w-Wert, was sich positiv auf Endgeschwindigkeit und Verbrauch auswirkt. Denn im ersten Porsche mit Frontmotor kommt ein Zweiliter-Vierzylinder von Audi zum Einsatz, der es dank Benzineinspritzung auf 125 PS und 165 Nm Drehmoment bringt.

Obwohl dem Motor ein spezifischer Wohlklang fehlt, beschleunigte er das rund 1100 kg schwere Coupé in nur 9,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Allerdings lässt die Elastizität sehr zu wünschen übrig, weil das an der Hinterachse platzierte Vierganggetriebe (Transaxle) viel zu lang übersetzt ist und sich nicht immer problemlos schalten lässt. Auf der Autobahn hat diese Abstimmung jedoch Vorteile, denn schon mit Halbgas ist man schnell unterwegs, und das niedrige Drehzahlniveau schont Ohren und Benzinvorrat.

Mit seiner Schräglenker-Hinterachse und der ausgeglichenen Gewichtsverteilung erlaubt der 924 ein sicheres, leicht untersteuerndes Fahrverhalten, wobei das Heck im Kurvengrenzbereich ziemlich plötzlich ausbrechen kann. Störender ist im Alltag der schlechte Abrollkomfort, speziell auf Kopfsteinpflaster, während die Federung ansonsten vor allem mit langen Bodenwellen gut fertig wird. Trotzdem fehlen dem 924 jene überdurchschnittlichen Qualitäten, die das Herz von Sportwagen-Enthusiasten wie beim 911 höherschlagen lassen.

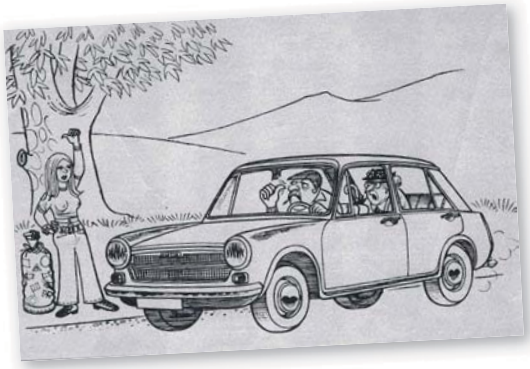


Der wassergekühlte Vierzylinder stammt von Audi



Ohrenschmaus

Wer die Klänge des Autoradios dichter am Ohr und mit weniger störenden Nebengeräuschen von außen hören will, kann jetzt für etwa 70 Mark den Jet-Speaker erwerben. Er lässt sich mit einem Haltegurt an der Kopfstütze befestigen und durch einfache Verklemmung der Kabel mit denen der Radiolautsprecher anschließen. Ebenso angenehm wie die klare Musikwiedergabe ist die schwenkbare Anordnung und der im Griff integrierte Schieberegler für die Lautstärke. Für weitere 40 Mark ermöglicht ein Zusatzhörer sogar stereofonen Ohrenschmaus.



Renault 5 TS mit 64 PS

Für 9950 Mark hat das neue Topmodell des Kleinwagens zwar eine erfreulich komplette Serienausstattung, wirkt aber antriebsseitig nicht so überzeugend. Selbst angesichts des spritzigen Temperaments (0–100 km/h in 14,2 s) sind Laufgeräusch und Benzinverbrauch (11,1 l/100 km) zu hoch, und die deutliche Labilität bei schnellen Richtungswechseln verbietet es so wie die schwergängige Lenkung, den 5 TS in die Reihe der besonders fahrsicheren Kleinwagen einzuordnen.

In 260 Seiten um die ganze Autowelt.

Jetzt im Handel: AUTOKATALOG 2016. Alle Autos, alle Daten, alle Preise. Das weltweite Modellangebot 2016 ab sofort am Kiosk und im ausgewählten Buch- und Zeitschriftenhandel oder bequem per Post nach Hause. Für nur 10,00 € (D) zzgl. Versandkosten.

→ **Telefon: 0711.32068888** → **E-Mail: ams@dpv.de**

auto-motor-und-sport.de

1&1 ALL-NET-FLAT

Sony Xperia Z5

Microsoft Lumia 950

SAMSUNG Galaxy S6 edge

✓ **FLAT** FESTNETZ

✓ **FLAT** ALLE DEUTSCHEN HANDY-NETZE

✓ **FLAT** INTERNET

9,99 ~~14,99~~ **€/Monat***

Volle 12 Monate,
danach 14,99 €/Monat

Bei Mitnahme Ihrer Rufnummer erhalten Sie 25,– € Wechsler-Bonus.

Weitere aktuelle Smartphones ab 0,– € finden Sie unter 1und1.de

Internet made in Germany

Sofort starten: 1 NACHT OVERNIGHT-LIEFERUNG

In Ruhe ausprobieren: 1 MONAT TESTEN

Defekt? Morgen neu! 1 TAG AUSTAUSCH VOR ORT

02602/9696

1&1

1und1.de

*24 Monate Vertragslaufzeit. Einmaliger Bereitstellungspreis 29,90 €, keine Versandkosten. Auf Wunsch mit Smartphone für 10,– € mehr pro Monat, ggf. zzgl. einmaligem Gerätepreis, z. B. Microsoft Lumia 950 299,99 €, Sony Xperia Z5 349,99 € oder SAMSUNG Galaxy S6 edge ab 399,99 €. Tarifpreis im E-Netz. Weitere Tarife ohne einmaligen Gerätepreis (Smartphone für 0,– €), sowie in D-Netz Qualität verfügbar. Preise inkl. MwSt. 1&1 Telecom GmbH, Elgendorfer Straße 57, 56410 Montabaur